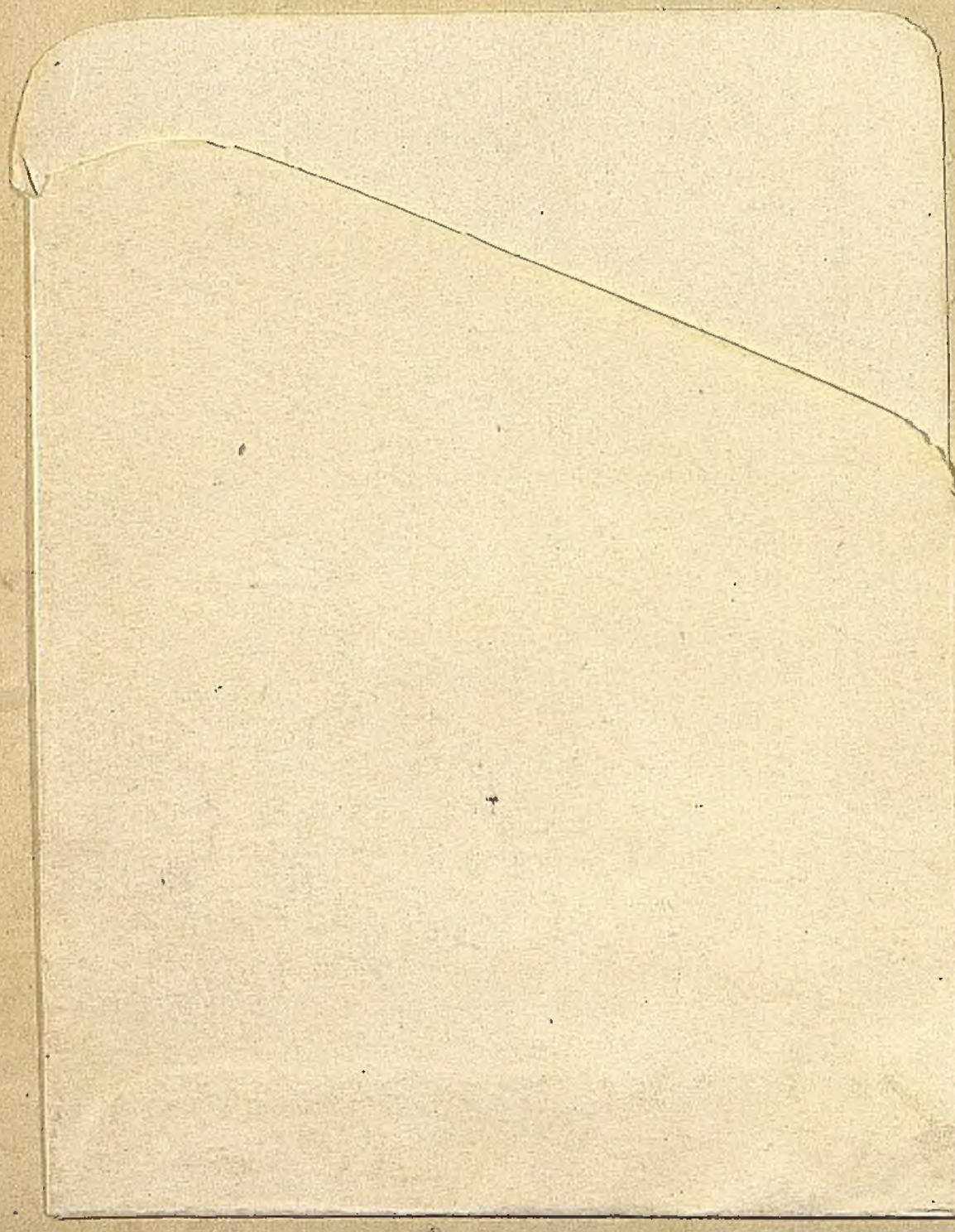
Э 91(98)
В624

М. ВОДОПЬЯНОВ

ПОЛЕТ НАД ЗЕМЛЕЙ ФРАНЦА ИОСИФА

106438.



Читальный зал
Северной областной
БИБЛИОТЕКИ
им. Н.А. Добролюбова

Михаил Васильевич Водопьянов

С 91(98)04+[74Жюмэс]

М. В. Водопьянов

Герой Советского Союза

Полет на Землю Франца Иосифа

Под редакцией Нач. Полярной авиации Главсевморпути

Героя Советского Союза **М. И. Шевелева**

1948

Пользоваться бережно

ОНТИ

Главная редакция научно-популярной и юношеской литературы

Москва 1937 Ленинград

1966 г.

1940

106438.

Автор, Герой Советского Союза М. В. Водопьянов, дописывая эту книгу, готовился, как он говорит в конце ее, к полету „не до 83° северной широты“, а значительно дальше ...

Сейчас, когда книга выходит из печати, автор осуществил свою мечту — на Северном полюсе водружен гордый стяг Советской страны.

Выдающаяся и почтенная роль в героическом подвиге, в завоевании полюса принадлежит Герою Советского Союза Михаилу Васильевичу Водопьянову.

Полет на Землю Франца-Иосифа — один из этапов автора на пути завоевания воздушной трассы на Северный полюс.

Эта книга — первая попытка дать полное представление о воздушной экспедиции 1936 г.

В свете последних достижений автора, сейчас, когда весь мир следит с восхищением за мужественным коллективом советских летчиков, ученых и полярников, завоевавшим во главе с академиком Шмидтом Северный полюс, — книга о полете на Землю Франца-Иосифа приобретает особый интерес.

Правдивый рассказ т. М. В. Водопьянова, художественно убедительный и документально точный, даст много новых сведений не только юному читателю, но и специалисту авиации и заставит сердца всех читателей биться гордостью за победы наших стальных птиц и их отважных водителей.

Иллюстрации худ. Екатерины Хомзе

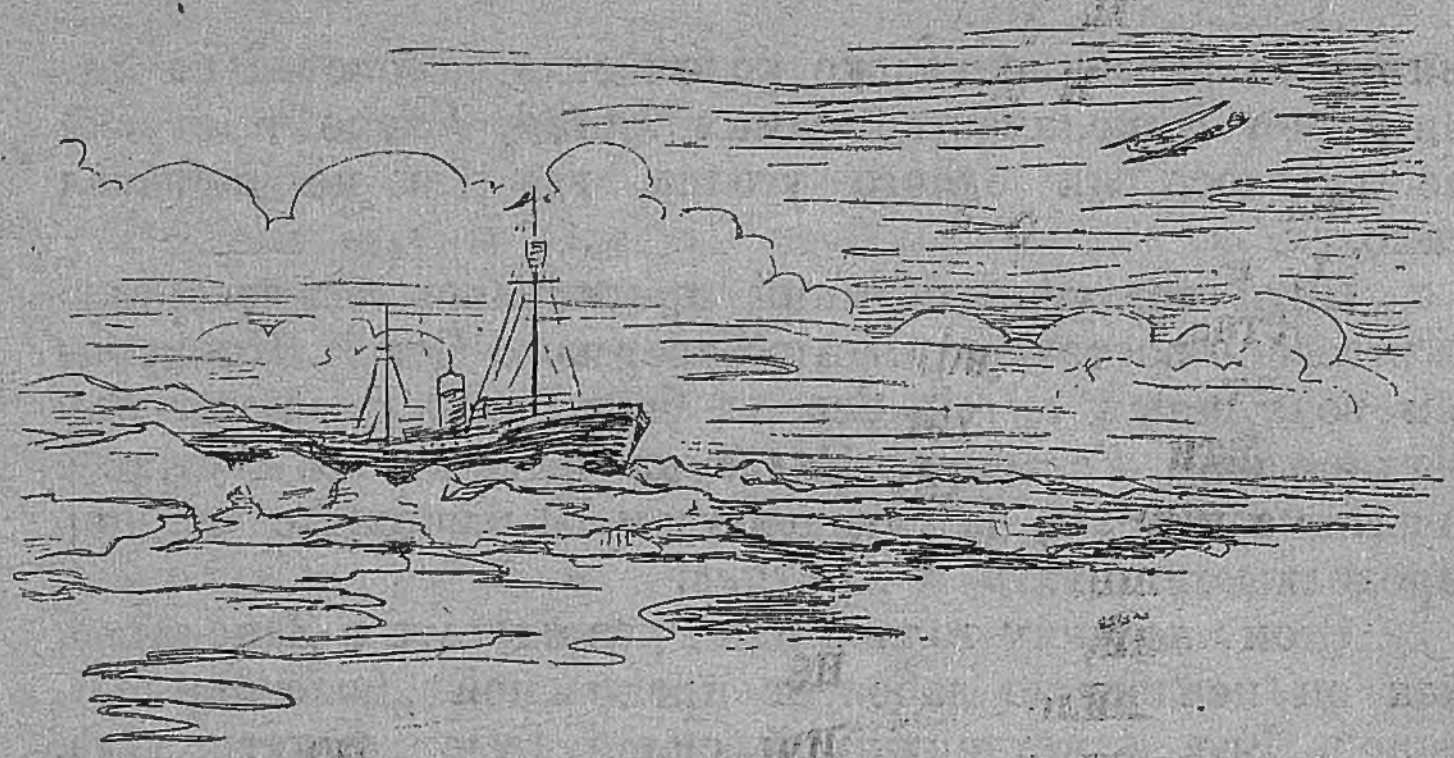
1995

2002

2010

Нейтрализация
2010 г.

Редактор *Н. О. Бобров*. Технический редактор *О. Залышкина*
Обложка худ. *В. Мартынюка*. Сдано в производство 11/II 1937 г.
Подписано к печати 7/VII 1937 г. Уполномоченный Главлита № Б-22458. Тираж 20 000. Формат бум. 82 × 110/32.
Уч. авт. л. 8,7. Печ. л. 11,25. Колич. зн. в 1 п. л. 30 000.
ОНТИ № 2. Заказ № 689.
1-я Образцовая тип. Огиза РСФСР треста „Полиграфкнига“.
Москва, Валовая, 28.



Вместо предисловия

Развитие сети воздушных сообщений в нашей стране шло в основном по двум линиям: организации связи крупнейших промышленных центров с Москвой и организации связи с теми окраинами, в которых слабо развита сеть железных дорог. Таких окраин было три: Север, Дальний Восток и Средняя Азия. По многим причинам, в том числе и по той, что на юге летать значительно легче, Среднеазиатские республики первыми покрылись сетью воздушных линий.

До тех пор, пока мы не наладили собственной авиационной промышленности, наша гражданская авиация развивалась не так быстро, как это было необходимо стране. И только после того, как на наших воздушных линиях появились наши, советские самолеты, снабженные нашими, советскими моторами, — стало стре-

мительно расти не только количество самолетов на линиях, но и количество самих линий. Скоро в стране не осталось ни одного уголка, где бы не побывал самолет.

Нити воздушных линий протянулись и в северную и в северо-восточную части Советского Союза. Пионерами воздушных путей Севера были известные летчики Чухновский, Галышев, Кальвица и Лухт. Эти старые опытные пилоты, за исключением Кальвица, до сих пор продолжают летать в Арктике.

Стоит летчику только один раз слетать в Заполярье, как он неизбежно заболеет прекрасной „болезнью Севера". Его с неудержимой силой будет тянуть туда. Ему уже трудно будет летать „от куста к кусту" на спокойных, хорошо оборудованных линиях европейской части СССР.

На далекой северной окраине нашей страны летчик воочию убеждается в огромном превосходстве самолета перед всеми другими видами транспорта. Север огромными, нетронутыми пространствами лежит под крылом самолета. Редкие селения, отделенные друг от друга сотнями километров, оторваны от страны на долгие месяцы, а иногда и годы. И вдруг над таким селением появляется самолет! Люди видят машину впервые, но уже знают, что она, как свалившееся с неба нежданное счастье, везет им письма, свежие газеты, охотничьи припасы, медикаменты — все, в чем они нуждаются.

Чудесную „болезнь Севера" я испытал на себе.

В 1929 году я летал на участке Казань — Свердловск воздушной линии Москва — Иркутск. В конце года мне неожиданно предложили поехать на Дальний Восток, открыть там новую линию Хабаровск — Сахалин и освоить ее. Я просто растерялся от такого предложения и сразу не смог ничего на него ответить. В то время весь север и северо-восток страны слыли пугалом даже среди видавших виды, опытных летчиков. О полетах на Севере рассказывали такие ужасы, что волосы становились дыбом. Рассказывали о трагической гибели дирижабля

„Италия“ на обратном пути с Северного полюса; о трагической гибели американского летчика Эйельсона, вывозившего пушнину с вмерзшей во льды у берегов Чукотки шхуны Олафа Свенсона. Рассказывали также о величайших трудностях, которые пришлось преодолеть первым советским полярным летчикам — Чухновскому, Бабушкину и Слепневу, летавшим на выручку иностранцев. Я же был молодым летчиком, и мне еще не приходилось летать дальше Уральского хребта. Вполне естественно, что я долго колебался, прежде чем дать согласие на заманчивое предложение.

С тех пор прошло около семи лет, но я ни разу не пожалел о принятом тогда решении. Наоборот! Теперь я с гордостью вспоминаю о своем первом полете на Сахалин, так как он был именно *первым:* до меня туда еще никто не летал.

Через год меня перевели обратно в Москву, в отряд особого назначения имени „Правды“. Мне уже не хотелось уходить с Севера, но трезво рассудив, — решил не протестовать. Я еще не достаточно владел слепым полетом — не умел хорошо водить машину в тумане и облаках. Без этого трудно быть хорошим северным летчиком. Я надеялся в отряде „Правды“ получить то, чего мне недоставало. Я знал, что он формируется для перевозки матриц „Правды“ и летать в нем придется только ночью, несмотря ни на какую погоду. И я не ошибся в расчетах. Работа в отряде особого назначения послужила мне хорошей школой. За первые же месяцы я так натренировался, что с тех пор мне не страшен никакой туман.

В 1933 году мне поручили открыть линию Москва — Камчатка. Я должен был вылететь из Москвы, побывать в Петропавловске-на-Камчатке и вернуться обратно в Москву. 23 тысячи километров нужно было покрыть за 13 суток. 10 февраля в 12 часов ночи я вылетел из Москвы, а вечером того же дня был уже в Омске, оставив позади 2 500 километров, 12 февраля был в Иркутске, а 13 февраля, за три часа до рассвета, потерпел катастрофу на озере Байкал... Механика убило

насмерть, а меня так сильно изуродовало, что думал — не выживу. Однако, благодаря заботам партии и правительства, давших мне возможность лечиться у лучших врачей, я не только остался жив, но в конце того же года стал снова летать.

Несмотря на тяжелую катастрофу, меня неудержимо тянуло на Север. Хотелось во что бы то ни стало возобновить неудавшийся перелет. В скором времени случай представился. Правда, мне пришлось лететь не на Камчатку, а значительно дальше — на Чукотку, спасать челюскинцев...

С тех пор я стал настоящим полярным пилотом, перешел работать в Главсевморпуть и впервые за всю свою летную жизнь получил неограниченные возможности для любимой работы. Мне поручили проведение экспедиционных перелетов в наиболее отдаленные и наименее исследованные области советской Арктики. Здесь работы хватит надолго не только мне, но и многим десяткам других пилотов, стремящихся на Север. „На нас, — говорит руководитель ГУСМП (Главсевморпуть) и лучший советский полярник Отто Юльевич Шмидт, — возложена почетная задача: изучить и освоить советский Север, примерно четвертую часть огромной территории Советского Союза. Эту задачу мы выполняем при сочувствии, при действенной горячей любви и при поддержке всей страны, под самым внимательным, заботливым и непосредственным руководством партии. Идею освоения Севера дал нам товарищ Сталин. Он выдвинул в ней основное звено — освоение Северного морского пути. Он предложил создать для этой цели особый государственный орган — Главсевморпуть, выделить достаточное количество сил и средств."

Арктика перестала быть страной, в которой не может жить и работать человек. Арктика перестала быть пугалом. Советские люди, по инициативе великого Сталина, не только покоряют, но и осваивают ее. Там, на крайнем Севере, на безлюдных островках и побережье морей, кипит жизнь. Маленькие зи-

мовки за несколько лет вырастают в города, а необитаемые островки украшаются высокими радиомачтами новых зимовок. В обе стороны Великого северного морского пути каждый год проходят десятки судов, перевозящих сотни тысяч тонн полезного груза. Соль Нордвика, пушнина Новой Земли, ископаемые Амдермы на самолетах и пароходах непрерывным потоком идут вглубь страны. Впервые в истории Арктика начинает отдавать свои богатства, до сих пор считавшиеся недоступными для человека.

Никогда еще не развертывалась так широко научно-исследовательская работа в Арктике. Никогда еще человечество не получало такого обильного материала об этой таинственной стране, как в наше время. Таких результатов мы добились только потому, что в Арктику пришел новый человек, вооруженный могучей техникой, закаленный в эпоху гражданской войны, безгранично любящий родину, ради нее готовый в любую минуту пожертвовать жизнью.

Среди многообразия техники, которой вооружены советские полярники, особое место занимает самолет. Он помогал завоевывать Арктику, а теперь помогает осваивать ее. С каждым годом расширяется его применение, растет его роль. Советский Север покрывается густой сетью авиалиний. Гигантскими темпами растет количество арктических перелетов. В 1934 году, например, советские самолеты сделали всего 32 полета в Заполярье, а в прошлом, 1935 году — почти в двадцать раз больше — 524 полета, налетав около *миллиона* километров. Эти скупые цифры достаточно ярко характеризуют огромную роль самолета в деле освоения Арктики. Сейчас полярники не могут себе представить, как бы они стали работать без помощи самолета.

Советские летчики научились хорошо летать на Севере. Они возят грузы и пассажиров, разыскивают рыбаков, отнесенных в открытое море на оторвавшихся льдинах, привозят врачей к тяжело больным и больных к врачам, поднимают в воздух ученых и под-

нимаются сами с научными приборами, изыскивают и прокладывают трассы новых почтово-пассажирских линий и т. д. Последнее обстоятельство имеет большое значение не только для полярной, но и для всей гражданской авиации нашей страны. Не даром, оценивая значение экспедиционного перелета моего звена на Землю Франца-Иосифа, начальник Управления гражданского воздушного флота комкор Ткачев заявил:

„Северные перелеты, которые Главсевморпуть организует каждый год, имеют громадное исследовательское и техническое значение. Летчики СССР каждый год осваивают новые воздушные пути на Севере. Перелеты, совершаемые в различные времена года, накапливают опыт для организации регулярного воздушного сообщения с отдаленными районами Севера. Опираясь на такие исследовательского характера полеты, мы уже освоили ряд ответственных авиалиний на Севере и Дальнем Востоке".

Сейчас воздушные линии надежно связывают все сколько-нибудь значительные пункты, расположенные за полярным кругом, между собой и с центром страны. Общая протяженность полярных линий в прошлом году превысила 9 тысяч километров.

Полярные воздушные линии работают регулярно. Теперь перед полярной авиацией встала более сложная, но не терпящая отлагательства задача — открытие и освоение *трансарктических* линий.

Теперь уже мало связать Арктику с центром страны. Теперь уже мало освоить полеты в Арктике. Теперь надо связать кратчайшим путем отдельные пункты Советского Союза, научиться летать *через Арктику*. Нельзя забывать и о том, что кратчайший путь из Европы в Америку также проходит через Арктику, а важнейшая воздушная линия ближайшего будущего Москва — Сан-Франциско проходит почти прямо через Северный полюс. Таким образом сейчас перед полярной авиацией во весь рост стала проблема трансарктических перелетов.

Решением этой проблемы заняты не только по-

лярные летчики. Используя богатейший опыт, накопленный за последние годы полярной авиацией, над этим вопросом сейчас работают виднейшие авиационные специалисты страны.

Долгое время решение проблемы трансарктических перелетов упиралось в материальную часть. У нас не было самолетов, способных, несмотря на резкую смену температур и метеорологических условий, покрыть без посадки значительные расстояния, пролететь над *всей* Арктикой.

Существует несколько понятий, которые вкладываются в слово „Арктика“. Мы возьмем одно из них — то, которое принято у советских полярников, и станем называть Арктикой все земли и моря, лежащие к северу от полярного круга. Диаметр полярного круга проходит через Северный полюс и в абсолютных цифрах составляет немногим более 5 тысяч километров. Таким образом теоретически нам нужен самолет, способный на большой высоте, над мешающими полету облаками и туманами, пройти без посадки 5 тысяч километров. Но помимо таких дальних разведчиков Арктики нам нужны и ближние, если так можно выразиться. Подобный ближний разведчик уже есть у нас. Это самолет „П-5“, на котором автором и был совершен описываемый в этой книге перелет.

Блестящий перелет Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова по „Сталинскому маршруту“ показал, что у нас есть самолеты и дальнего действия. Это самолет „АНТ-25“, который в труднейших условиях Арктики прошел не 5, а около 9,5 тысяч километров и мог пройти больше. Этим перелетом было испытано качество материальной части самолета, построенного целиком на советских заводах и из советских материалов, и положено начало практического разрешения проблемы трансарктических перелетов.

Полярная авиация получила в свое распоряжение самолеты исключительных качеств. На них полярные летчики смогут разрешить и разрешат в ближайшее время проблему трансарктических перелетов. Великий

Северный воздушный путь, по которому первым прошел самолет героев, станет трассой регулярных линий, по которым будут изо дня в день ходить самолеты рядовых полярных летчиков. Такие дела возможны только в нашей стране; они под силу только большевистской партии, руководимой любимым вождем всех трудящихся — товарищем Сталиным.

Задание получено

В Москве, на улице Степана Разина, в Главном управлении Северного морского пути, в лабиринте комнат и комнатушек есть прямоугольная низкая комната с бронзовой корабельной люстрой на потолке. Люстра-шар из толстого граненого хрусталя спускается с потолка на бронзовых цепях. Смотришь на нее и кажется, что она вот-вот качнется.

В комнате тесно. По стенам — массивная мебель, всю середину заняли два огромных стола. На одном из них, под аккуратным стеклянным колпаком — большой макет ледокола. На стенах — карты Арктики.

По тесноте, по люстре, по картам, по тщательной чистоте эта комната напоминает корабельную каюту. Впрочем, иначе вряд ли мог бы выглядеть рабочий кабинет одного из виднейших исследователей Арктики, а теперь руководителя всех работ, производимых в СССР за Полярным кругом, — академика Отто Юльевича Шмидта.

Было серенькое январское утро 1936 года, когда я остановился на пороге этого, знакомого мне во всех деталях кабинета. Рассеянный свет, падавший из небольших окошек слева, еще больше подчеркивал его сходство с каютой. Я знал, что сейчас, здесь, в этом кабинете, должно решиться нечто необычное — Отто Юльевич зря вызывать не станет, — и поэтому невольно задержался в дверях с обычным вопросом:

— Разрешите?..

В кабинете, кроме Отто Юльевича, сидели начальник Полярной авиации т. Шевелев и его помощник, известный полярный летчик-орденоносец т. Бабушкин. Это лишний раз подтвердило мои предположения. Повеселев, — как со мной всегда бывает в предчувствии чего-то хорошего, — я шагнул вперед.

— Входите, входите, Михаил Васильевич, — дружелюбно поднялся навстречу т. Шмидт. — Вас-то нам и нехватало!

Поздоровавшись и указав мне на диван, он продолжал разговор, очевидно начатый еще до моего прихода:

— Среди всех наших зимних арктических перелетов меня особенно интересует один. Это перелет на Землю Франца-Иосифа с целью ледовой разведки в Карском и Баренцовом морях и обследования архипелага с воздуха. Я думаю, что выполнение этого перелета лучше всего поручить Михаилу Васильевичу. Ведь он у нас мечтатель...

Все поняли намек Отто Юльевича. В то время в „Комсомольской Правде“ печатались отрывки из моей книги „Мечта пилота“. Мне было приятно слышать, что, несмотря на свою занятость, т. Шмидт находит время интересоваться мечтами своих летчиков, и я уж хотел выразить это вслух, но неожиданно поднял от бумаг бледное худощавое лицо Марк Иванович Шевелев.

— Хороший выбор, Отто Юльевич, — одобрил он. — У нас для него и машина есть на примете. Только, я думаю, в этот перелет необходимо послать не

один, а два самолета. Трасса не исследована, в случае чего один самолет сможет оказать помощь другому. Мы подберем в помощь Водопьянову хорошего летчика, и я уверен, что с задачей они вдвоем справятся блестяще.

— Кого из летчиков вы хотели бы взять с собой? — спросил меня т. Шмидт.

— Я советую взять Махоткина, — ответил за меня т. Шевелев. — Он молодой способный летчик. К тому же — имеет большую практику полетов на Севере.

— С удовольствием возьму его с собой, если так, — согласился я.

— Вот и прекрасно, — подтвердил Отто Юльевич и тут же обратился к Бабушкину: — Что вы на это скажете, Михаил Сергеевич?

— Я могу только пожелать им счастливого пути. Так же, как и Марк Иванович, я уверен, что эти летчики на самолетах, которые готовятся на заводе им. Гольцмана, проведут перелет отлично. Со своей стороны посоветовал бы товарищу Водопьянову хорошо обдумать маршрут, тщательно подготовиться к перелету и предусмотреть всякую мелочь в снаряжении самолетов. Впрочем он сам не новичок в Арктике, знает, как там приходится летать...

— Значит все в порядке, — подытожил т. Шмидт, поднимаясь со своего места. — Я только попрошу вас, Марк Иванович, вместе с Михаилом Васильевичем еще раз просмотреть маршрут перелета и наметить день старта. Думаю, что вылетать надо в марте, никак не позднее.

— Я с 1932 года мечтаю об этом перелете и маршрут у меня давно разработан, — не выдержал я. — Теперь мечта моя сбывается. Не совсем, правда, но все же сбывается.

— Потерпите, потерпите, Михаил Васильевич, — улыбался Шмидт, подавая мне руку. — Не все сразу...

Не откладывая дела в долгий ящик, я горячо взялся за подготовку порученного мне ответственного перелета.

Ходить на большие дистанции в таких местах, где даже карты, благодаря своей неточности и отсутствию хорошо заметных земных ориентиров, нередко становятся бесполезными и лететь приходится по компасу, — мне не впервой. И, тем не менее, у меня вошло в привычку тщательно готовиться к каждому перелету. Тяжелая драма на Байкале научила меня многому. Я уверен, что причина этой катастрофы[1] на девяносто, если не на все сто процентов кроется в плохой подготовке и излишней уверенности в своей „неутомимости". Правда, качество подготовки зависело не от меня, а от стоявшего надо мной многочисленного начальства. Теперь же, когда у меня есть возможность непосредственно влиять на ход подготовки, я всячески постараюсь ее использовать, ни на минуту не забывая золотого правила полярников: *мелочь, упущенная на материке, может послужить причиной неудачи всей экспедиции.*

Всякий раз, когда бы я ни готовился к экспедиционному перелету, я всегда начинал с того, что вспоминал до мельчайших подробностей свои предыдущие полеты и героические перелеты товарищей по профессии — советских летчиков. Воспоминания помогали мне обобщить старый опыт, внести в него поправки на новые условия и новую технику и реально представить себе обстановку предстоящей работы.

Еще до того, как я стал летчиком, было совершенно столько экспедиционных и рекордных перелетов, что их просто пересчитать трудно. Я же начал интересоваться авиацией очень давно и от каждого перелета сохранил в памяти частицу, которая казалась мне важной. Зна-

---

[1] Эта катастрофа описана в начале книги — см. „Вместо предисловия".

ние чужого опыта и богатая сокровищница своего всегда помогали мне найти все, что необходимо предусмотреть, выходя в перелет.

Ко времени полета на Землю Франца-Иосифа я был солидно вооружен необходимыми знаниями, а главное — драгоценным опытом полетов в сложных условиях Арктики. И этот опыт подсказывал мне, что подготовка к новому перелету должна была пойти по четырем линиям:

Первое — *люди*, подготовка экипажа.

Второе — *техника*, подготовка материальной части.

Третье — *маршрут*, схема связи и подготовка аэродромов.

Четвертое — *снаряжение*, материальное обеспечение экспедиции.

Люди перелета

Первый вопрос меня беспокоил только наполовину, если можно так выразиться. Экипаж моего самолета был давно укомплектован слетавшимися и хорошо знающими друг друга людьми. Я знал, что бортмехаником моего самолета пойдет мой старый летный спутник Флегонт Иванович Бассейн, а радистом — челюскинец Иванов.

Бассейн работает в авиации с 1918 года. Когда ему минуло 18 лет, он уже был старшим мотористом в дивизионе тяжелых бомбардировщиков „Илья Муромец“ на врангелевском фронте. Ему очень хотелось стать летчиком, но эту мечту пришлось оставить после неудачных попыток, едва не кончившихся трагически. Подвело слабое зрение. Не ставши летчиком, Бассейн стал хорошим бортмехаником.

За плечами моего бортмеханика не мало больших перелетов. Особенно памятен нам обоим один из них — на Чукотку на помощь челюскинцам.

...Зимой 1934 года я хотел возобновить свой неудавшийся перелет Москва — Камчатка. Бассейн уже занимался подготовкой самолета на заводе им. Гольцмана. Я проходил переподготовку в Батайской школе летчиков, когда нас застало известие о гибели парохода „Челюскин“ в Чукотском море. Пока я был занят на учебе, Бассейн после многих лет совместной работы изменил мне: поручил заводскому инженеру закончить оборудование самолета, а сам уехал с летчиком Фарихом спасать челюскинцев. И мне, для того чтобы вылететь в эту же экспедицию, пришлось искать другого бортмеханика.

Встретились мы случайно в бухте Провидения. Я прилетел туда, окончив переброску челюскинцев из Ванкарема. Бассейн попросил у меня извинения, а мне было просто смешно, что я на него здорово рассердился месяц тому назад. Я понял, что любой другой механик на его месте поступил бы так же: мужественные челюскинцы терпели бедствие, они ждали помощи, и некогда было размышлять о том, не заденет ли чьего-то самолюбия твой спешный отъезд. Высказав все это, я пожелал своему „неверному другу“ счастливого пути и на пароходе „Смоленск“ вместе с челюскинцами поехал на материк. Перед отъездом я передал свой самолет летчику Фариху для полета на остров Врангеля.

Уже два года не было связи с зимовщиками острова Врангеля. В прошлом году ледовая обстановка сложилась очень неудачно и пароходу не удалось добраться до острова. Правительство поручило Фариху и Бассейну слетать на остров Врангеля, выяснить, почему отсутствует связь и перебросить туда радиста т. Иванова, который так и не доехал до острова из-за гибели парохода „Челюскин“.

Летчик и бортмеханик с честью выполнили задание и, вернувшись на мыс Шмидта, целое лето летали там, помогая ледовыми разведками судам, следующим по великому Северному морскому пути. Мало того — по своей инициативе они сделали около 60 по-

садок на колесах в окрестностях мыса Шмидта, блестяще подтвердив прежнее предположение, что во время навигации здесь можно летать и на сухопутных самолетах. За все это правительство наградило их орденами Трудового Красного знамени.

Осенью Бассейн вместе с Ивановым вернулись в Москву. И с тех пор мы уже не разлучаемся.

Иванов — тоже старый полярник. Он работал и судовым радистом, бывал и на полярных зимовках. В 1934 году после гибели «Челюскина» он стал заместителем Кренкеля — вторым радистом лагеря Шмидта, откуда я его и вывез на материк. После челюскинской эпопеи он остался полярником, но сменил морскую стихию на воздушную. Иванов изучил штурманское дело и летает со мной, выполняя обязанности штурмана и радиста. Я его сперва не хотел брать в свой экипаж.

Флегонт Иванович Бассейн.

— Мало ли что может случиться, — говорил я. — Летаю я в пустынных местах. А вдруг — вынужденная посадка? Скажут тогда, что я тебя для того и вывез со льдины, чтобы вновь на льдину посадить...

106438

— С хорошим радистом и на льдине не страшно, — ответил Иванов.

С этим нельзя было не согласиться.

Словом, за свой экипаж я не беспокоился. Мы уже ходили вместе в экспедиционный перелет, хорошо знали друг друга, сработались. Лучшего экипажа мне трудно было даже пожелать.

Командиром второго самолета, как известно, был назначен молодой, но энергичный и знающий дело летчик Махоткин. Он стал пилотом только в 1931 году, окончив военную школу. Три года служил в Красной армии военным летчиком. В 1934 году демобилизовался и пошел работать на Север. Я много слышал о его полетах на заполярной линии Красноярск-Дудинка, знал, что он принимал участие в ледовых разведках и проводке судов по Северному морскому пути. За короткое время он налетал на Севере 750 часов и завоевал почетное звание одного из лучших полярных пилотов.

— Я с величайшей радостью иду в перелет, — признался мне т. Махоткин. — Мне давно хочется полетать в западном секторе советской Арктики и пополнить свое летное образование — приобрести опыт полетов над морем в зимних условиях. До сих пор над полярным морем мне приходилось летать только летом...

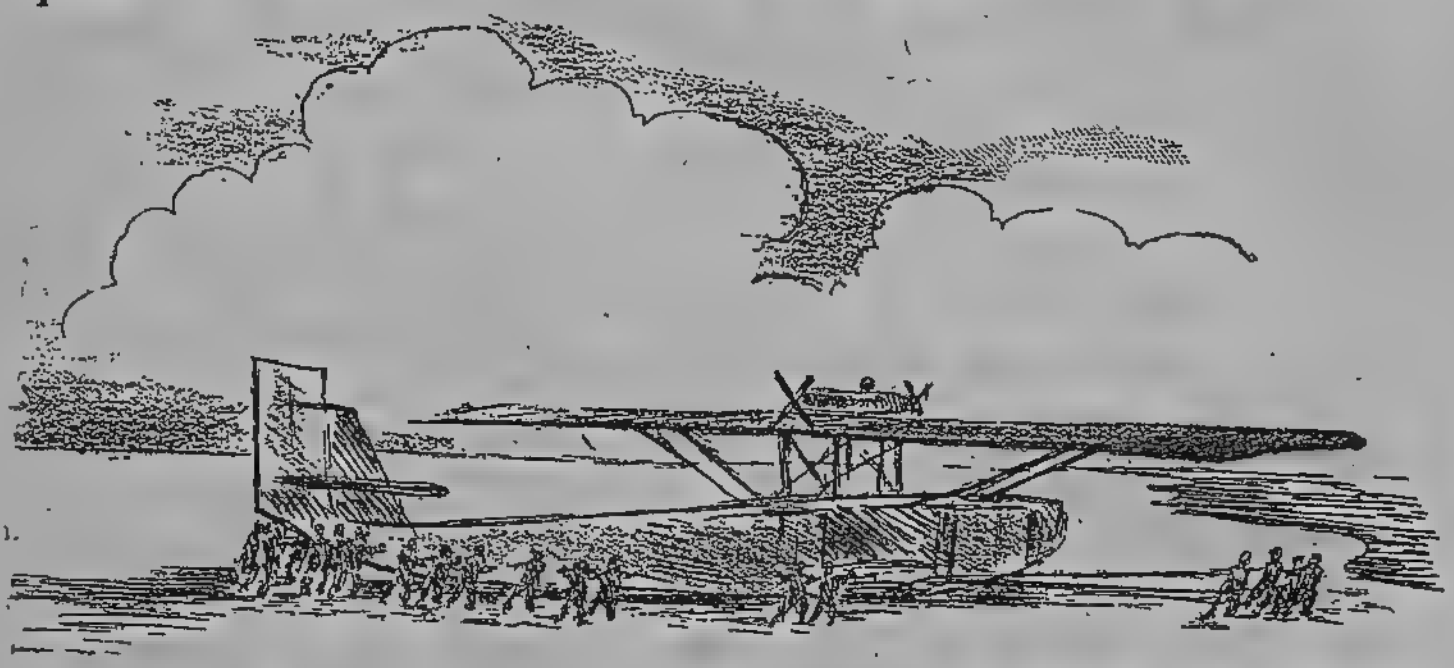
Так же, как и у меня, экипаж у Махоткина был свой, слетанный.

Бортмеханик Махоткина — старый „воздушный волк“ т. Ивашина — работает в авиации с 1917 года. Он подробно рассказал о своей жизни и я невольно подумал: какое совпадение! Так же, как и Бассейн, работая мотористом, он всю жизнь стремился стать летчиком. И ему состояние здоровья помешало осуществить свою мечту. Разница только в том, что он на десять лет больше Бассейна прослужил в Красной армии и демобилизовался только в 1933 году.

Из армии т. Ивашина пошел туда, куда его давно тянуло, — в Заполярье. Стал бортмехаником летчика

Рябенко на тяжелой морской машине „Дорнье-Валь“, а затем у т. Махоткина. Вместе с т. Рябенко т. Ивашина немало полетал над Карским морем, производя ледовые разведки.

Закончив в октябре 1933 года ледовые разведки, летчик Рябенко получил задание перегнать из Ленинграда на енисейский север новую машину „Дорнье-



Не легкая это была работа: вырубать машину из цепкого льда...

Валь“. Вылетели. На борту, кроме Рябенко и второго пилота Жихарева, был и Ивашина. До побережья Карского моря долетели благополучно, а там начались приключения. Погода испортилась, попали в пургу, потеряли ориентировку и сели на какую-то случайно не замерзшую лужицу. Сидят сутки, двое — пурга не стихает. Температура падает. Лужица затягивается льдом и, что особенно плохо, самолет обрастает толстым слоем льда. Короче говоря, засели основательно. Оставалось одно — зимовать здесь вместе с машиной.

Убедившись, что взлететь самостоятельно им не удастся, стали подумывать о том, как спасти машину от гибели. Воспользовавшись предусмотрительно захваченным на борт резиновым клиперботом, провели разведку. Оказалось, что сели недалеко от берега. Стали путешествовать по берегу и километрах в шестидесяти

от места посадки наткнулись на избу зимовщиков-рыбаков, с помощью которых и добрались до ближайшей фактории Госторга — Гыда-Ямо.

Оставив заболевшего Рябенко в фактории, Ивашина и Жихарев собрали добровольцев и на сорока оленьих нартах двинулись на помощь впаянному в льды Гыда-Ямского залива „Дорнье-Валь“.

Не легкая это была работа: вырубать из цепкого льда машину и волоком тащить ее девять с лишним тысяч шагов по льду до берега! Работа заняла чуть не месяц времени, но зато с наступлением полярной ночи самолет был уже вне опасности. Ивашина вместе с пилотом Жихаревым и механиком фактории Кирилловым остался зимовать у своего самолета.

Зима прошла, в общем, спокойно. Они несколько раз освобождали самолет от снега, а с наступлением полярного лета — как могли исправили все повреждения, которые ему принесла зимовка под открытым небом.

Море вскрылось только в конце августа 1934 года. Лед сошел и они убедились в том, что слишком переосторожничали зимой. Самолет стоял на земле в тысяче с лишним шагов от берега. А „Дорнье-Валь“ — морская машина, подняться она может только с воды. Весит она тоже не мало — около пяти тонн.

Выручила природная смекалка Ивашины. Он предложил товарищам воспользоваться распутицей, подвести воду к самолету. Так и сделали. Две недели лопатами копали землю — рыли канал. Наконец — победа! Вода стала быстро прибывать и скоро самолет всплыл. Хорошо закрепив свой „Дорнье-Валь“, они пошли исследовать протоку, соединившуюся с вырытым каналом. Протока впадала в реку Юрибей, на которой и стоит фактория Гыда-Ямо.

Сорок девять часов без отдыха они, как бурлаки, тащили втроем на бичеве свою машину. Но вот и река, а там — заработали моторы и в тот же день самолет прибыл на факторию. 23 августа летчик Махоткин на своей машине доставил сюда горючее, и спа-

сенный ими „Дорнье-Валь“ начал свою трудовую жизнь на советском Севере.

Вышло то, что в общей сложности Ивашина просидел на пустынном берегу Карского моря *тринадцать месяцев*, но зато спас дорогую машину...

— Скоро двадцать лет, как я работаю в авиации, — сообщил нам т. Ивашина. — Все это время я летал на тяжелых машинах. После громадины „Дорнье-Валь“ мой теперешний арктический лимузин „П-5“ кажется игрушкой. Но я очень доволен своей новой машиной, верю в нее и считаю ее прямо-таки замечательной. Я не мало полетал в Арктике, не мало помучился. Теперь впервые полечу по-человечески: в теплой кабине, без многочасовой возни с запуском мотора.

Третий в экипаже Махоткина — энергичный комсомолец Валентин Аккуратов. Несмотря на свою молодость он уже снискал себе славу хорошего штурмана-радиста. Первое особенно важно, так как хороших воздушных штурманов в полярной авиации до сих пор еще очень мало.

Тов. Аккуратов — самый молодой из всех участников перелета. Родился он в 1909 году, а с 1931 года уже летает штурманом на самолетах.

— С раннего детства меня тянуло на Север, — рассказывал нам Аккуратов. — Из-за этого я и пошел в авиацию. Хотел приехать на Север не невеждой — искателем приключений, а знающим, квалифицированным работником. И как на зло, после окончания штурманской учебы, мне целых четыре года пришлось работать на юге — в Средней Азии и на Каспии. Только в 1935 году мечта моя осуществилась и я впервые попал на Север — был назначен штурманом товарища Махоткина, летал с ним над Карским морем.

Год работы не охладил моих юношеских мечтаний, а наоборот, укрепил мое желание посвятить себя Северу. Поэтому участие в перелете Москва — Земля Франца-Иосифа для меня большая радость.

Во время этого перелета я надеюсь сделать мно-

го интересных наблюдений, попытаюсь определить магнитное склонение там, где его никто еще не определял.

Я иду в перелет во всеоружии знаний и техники. Для этого пришлось немало поработать. Единственно надежный способ определения местонахождения самолета в воздухе при полете над морем — астрономическая ориентировка. Но все наши секстанты и таблицы рассчитаны на наблюдения только до 80° северной широты. Во время нашего полета они будут бесполезны. Земля Франца-Иосифа расположена между 80 и 82° северной широты, а нам придется подняться еще выше. И мне ничего не оставалось делать, как изготовить собственный секстант и составить новые таблицы. Зато, когда все готово и проверено, я иду в полет с легким сердцем: мне не придется в полете краснеть перед командиром, а он не будет плутать в воздухе по моей вине...

Вот люди, которым предстоит пойти в перелет на втором самолете. Надо прямо сказать, что я, как командир звена, был чрезвычайно доволен своими кадрами.

Наши машины

Второй вопрос в подготовке перелета — *материальная часть*.

Нам не пришлось тратить дорогого времени на выбор типа самолета, наиболее пригодного для выполнения задачи. Тип самолета был не только давно выбран, но и дважды испытан в тяжелых перелетах на Чукотку. Это был мой любимый экспедиционный самолет — арктический лимузин „П-5“. Он имеет свою историю.

Первый опыт полетов на Севере в 1930—1931 годах убедил меня в том, что в нашей стране еще не было машин, отвечающих хотя бы элементарным требова-

ниям нормальных полетов в трудных условиях Арктики. Я слышал, что инженеры и конструкторы ломают копья в кабинетных спорах о том, какой должна быть полярная машина. А пока рядовым летчикам приходилось мучиться.

Основные враги летчика за полярным кругом — мороз и тяжелые метеорологические условия. Особенно — мороз. Ведь сколько ни возноси пилота на всяческие героические пьедесталы, он был и остается прежде всего человеком, и когда в воздухе температура 35—40° ниже нуля, а ему предстоит лететь в открытой машине со скоростью 180—200 километров в час, ясно, что он попытается оградить себя от влияния холода. Он надевает один или два меховых комбинезона, покрывает лицо меховой маской, всовывает руки и ноги в неуклюжие меховые мешки — рукавицы и сапоги. Словом, он столько навертывает на себя мехов, что с трудом втискивается в тесную пилотскую кабину. Он знает, что тяжелая и неуклюжая одежда лишает его возможности хорошо управлять машиной, и сознательно идет на это, выбирая из двух зол меньшее: отморозив в воздухе руки или ноги, он совсем потеряет управление, погибнет сам и погубит машину. Это одна сторона вопроса, так сказать, „влияние низких температур на организм летчика“. Теперь другая — мотор. Никто кроме полярных пилотов и бортмехаников представить себе не может, сколько нервов и сил стоит запуск мотора, простоявшего несколько часов на сильном морозе. Бывает, что с запуском мотора бьются 3—5 часов, бывает — сутки; я же с бортмехаником Аникиным в 1929 году, готовясь к первому рейсу Хабаровск — Сахалин, бился над заводкой мотора ровно 13 суток.

Вскоре я вновь встретился со своим старым другом — бортмехаником Бассейном. Взяв за основу открытую почтовую машину, мы впервые переделали ее в закрытую — лимузин, и еще в 1933 году она блестяще выдержала первые испытания. На ней я благополучно долетел от Хабаровска до Ванкарема, где принял уча-

стие в спасении челюскинцев. В 1935 году мы переоборудовали по нашей системе уже две машины и на них в марте — апреле того же года удачно совершили большой северный перелет по маршруту Москва — мыс Шмидта — Хабаровск. В 1936 году, ко времени подготовки перелета Москва — Земля Франца-Иосифа, у нас с Бассейном был уже много раз проверенный проект реконструкции самолета.

Что представляли собой наши самолеты?

Это — стандартные самолеты „П-5“, превратившиеся в результате реконструкции из открытых в закрытые машины, предоставляющие экипажам максимум удобств для работы в воздухе при тяжелых условиях арктического перелета.

Мы поставили на „П-5“ удобный, обтекаемый, застекленный лимузин собственной конструкции, с хорошим обзором для пилота. Стекла лимузина сделали раздвижными, но установили их с таким расчетом, что даже при открытых форточках в кабину не дует. Эта, казалось бы, мелочь имеет большое значение. Нам придется лететь и в тумане, и при сильном снегопаде. В такую погоду стекла фонаря обычно забивает снегом. Придется открывать форточки. И если бы в форточки дуло, — вся реконструкция не стоила бы гроша: самолет оказался бы „слепым“, как это часто и случается с некоторыми лимузинами.

Укрепив специальными рамами пассажирскую кабину, мы получили возможность разместить в ней со всеми удобствами *трех* пассажиров вместо *одного*. Таким образом „П-5“ из двухместной — стал четырехместной машиной.

На нижних плоскостях по обе стороны фюзеляжа мы поставили хорошо обтекаемые багажники, способные вместить до 300 килограммов полезного груза. Это полуторамесячный запас продовольствия, теплая меховая одежда, запасные части и прочий, необходимый в полете, груз.

Низкая температура, как я уже говорил, одна из основных трудностей полярных полетов. Меховая и про-

чая теплая одежда, не предоставляя достаточной защиты от холода, связывает движения летчика, излишне утомляя его. На наших машинах мы не будем испытывать подобных неудобств. И пилотская, и пассажирская кабины у нас утепляются отработанными газами мотора.

25 марта я ходил в первый испытательный полет над аэродромом. В воздухе было 11—13° мороза. Я был одет в кожаное пальто без подкладки и фуражку. Несмотря на это я не чувствовал холода. И весь почти двухмесячный перелет я проделал одетый таким образом. Какой бы ни была внешняя температура, в кабине во время полета было не меньше 10—12° тепла.

Отработанный газ мы использовали не только для того, чтобы поддерживать комнатную температуру в кабинах. Мы им подогревали масло в баках и обогревали резиновые амортизаторы шасси. Обыкновенно при температуре ниже 30 градусов амортизаторы выходят из строя. У нас же, благодаря обогреванию, даже при более низкой температуре, доходящей до —40°, резина не теряла своей эластичности.

В пассажирских кабинах обоих самолетов были установлены приемо-передаточные станции, позволявшие во время полета держать непрерывную двухстороннюю связь между самолетами и ближайшими радиостанциями земли в радиусе 600—700 километров. Кроме того, машины оборудованы всеми новейшими аэронавигационными приборами для ночных полетов и полетов в тумане. Для увеличения радиуса действия мы установили на оба самолета добавочные бензиновые баки. Теперь каждый из них может взять с собой столько горючего, сколько нужно для 1300—1500 километров беспосадочного полета. Благодаря добавочным бакам наши машины могут находиться в воздухе не менее девяти часов.

Решив покончить с дедовским способом заводки мотора — при помощи резинового каната (амортизатора), мы установили в наших машинах компактные баллоны с сжатым воздухом и кроме них, для гарантии, старто-

вые моторчики. Они же смогут вращать динамки наших аварийных радиостанций в случае вынужденной посадки.

И, наконец, несколько слов о моторе. На обоих самолетах установлены серийные моторы „М-17“ советского производства, мощностью по 715 лошадиных сил каждый. Самих моторов наша реконструкция не коснулась, но мы изготовили специальное приспособление для их подогрева во время стоянки при помощи обыкновенного примуса или паяльной лампы. Дело это не сложное, но имеет узкоспециальный интерес и описывать его я не стану. Скажу только, что благодаря этому приспособлению за все время перелета мы ни разу не мучились с заводкой моторов. Уж кто-кто, а бортмеханики были довольны!

Итак, выбор типа самолета нас не беспокоит. Машины есть. Чертежи для переделок есть. За реконструкцию взялся хороший завод — им. Гольцмана, которому за последние два года эту работу приходится исполнять уже третий раз. За работой наблюдает мой лучший друг и соавтор проекта — бортмеханик Бассейн. Кажется — все в порядке; остается только наметить твердые сроки выпуска машин и — только. Но не тут-то было!

Говорят, что аппетит приходит во время еды. Эта поговорка целиком оправдалась. Чем дальше подвигалось переоборудование, тем больше мелких недоделок замечали мы в своей системе и старались во что бы то ни стало их ликвидировать, — сделать машину более совершенной.

Однажды прямо с завода, в грязной спецовке, ввалился ко мне домой Флегонт Бассейн.

— Самолеты будут готовы к пятнадцатому марта? — спросил я его вместо обычного приветствия.

А уже были первые числа марта...

„Да тут и летать-то нечего! Ведь это совсем рядом...“

— Все зависит от завода, — уклончиво ответил Бассейн. — Они обещали сделать.

Флегонт покосился на исчерченную карту, лежащую на столе, и с наслаждением растянулся в кресле.

— На тебя, дорогой, жаловались, — не унимался я.

— Кто? — искренно удивился Бассейн.

— Главный инженер завода, вот кто. „Мы бы

давно, — говорит он, — кончили ваши самолеты, если бы твой механик бросил свое изобретательство. Он каждый день придумывает что-нибудь новое, заставляет по несколько раз переделывать одно и то же“...

Флегонт сидел в кресле, весь отдавшись отдыху. На его лице ничего не отразилось, будто то, что я ему говорил, — его совершенно не касалось.

— Ты скоро, — продолжал я, — кончишь работу?

— Машина скоро будет готова, — оживился Бассейн. — Ты вот лучше покажи, куда нам лететь, где там бухта Тихая...

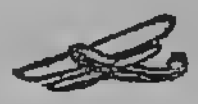
Я показал точку на карте. Он несколько минут внимательно всматривался в указанное место, потом прикинул по карте расстояние между ним и Москвой и, подняв на меня удивленные глаза, проговорил:

— Да тут и летать-то нечего! Ведь это совсем рядом...

— Верно, — согласился я. — Далеко ли тут лететь? Вот Москва, рядом — Архангельск, там — Нарьян-Мар, потом маленький кусочек Карского моря, Баренцово море и бухта Тихая. Ерунда!.. Но так легко можно рассуждать здесь, сидя у горячей батареи парового отопления. Тут не дует, и мы с тобой по карте за несколько минут можем все моря облетать. Беда в том, что на практике все это выглядит немного не так.

— Как пойдет, — ответил он. — Если моторы не подведут, слетаем хорошо и на практике.

— Моторы не должны подвести. Я верю в „М-17“. Ты сам знаешь — он у нас еще ни разу не сдавал...



Во второй половине марта погода начала портиться, внушая нам серьезные опасения. Собственно, она портилась только с нашей точки зрения. Москвичи, например, на этот счет держались другого мнения. Они откровенно радовались, что в снегу появились глубокие проталины. Они уже считали дни, оставшиеся до

того радостного момента, когда без вмешательства дворников из-под снега покажется долгожданная весенняя земля.

Открытый всем четырем ветрам и весеннему солнцу аэродром темнел на глазах. Снег оседал и превращался в тонкую корочку льда. Еще несколько дней, земля оттает, ледяная корочка отстанет — и с аэродрома не поднимешься ни на лыжах, ни на колесах...

Даже по внешнему виду наши машины стали намного красивее своих собратьев „П-5“.

Я стал чаще заглядывать на завод, торопить его с окончанием переоборудования машин.

В просторном цеху, почти готовые, стояли рядом оба наши самолета. Глядя на них, я почти не находил в них знакомых очертаний тщедушного, поджарого „П-5“. Они как-то потолстели, похорошели и это изменило их до неузнаваемости. Даже по внешнему виду наши лимузины стали выглядеть намного красивее и наряднее своих собратьев „П-5“.

Нижняя часть крыльев и фюзеляжа была выкрашена в голубой цвет, а бока фюзеляжа — в зеленый. Сверху, покрывая почти всю плоскость крыльев, фюзеляжа и значительную часть хвостового оперения, шла широкая ярко-красная полоса.

Она потом всегда напоминала мне осторожного и расчетливого Бассейна. Это по его инициативе на самолетах появилась ужаснувшая привычных к стандартной раскраске заводских инженеров полоса. Но их эстетический „ужас“ ничего не стоил в глазах Бас-

сейна, не один раз испытавшего настоящий ужас приближения голодной смерти на вынужденной посадке, ужас, который охватывает человека, пробывшего не одни сутки без крошки хлеба на 35-градусном морозе, когда до жути отчетливо чувствуешь, как буквально стынет кровь в жилах и остро ломит промерзшие кости. Да, да — не руки, не ноги, а именно — *кости*... И он настоял на своем проекте раскраски, аргументируя просто и убедительно: в случае вынужденной посадки красный самолет легко можно обнаружить с воздуха на белоснежном покрове Арктики...

Я искренне радовался, глядя на наши красивые машины. Они впитали в себя не только наш опыт. В них вложено много бессонных ночей, много упорного, но радостного творческого труда. Как-то они поведут себя в воздухе? Дадут ли они нам то, чего мы от них ждем?

Скоро последние сомнения разрешил заводской летчик-испытатель краснознаменец т. Гоппе. Он по несколько раз „ходил в воздух“, на каждой машине проверяя все их качества, придирчиво отмечая недостатки. Закончив испытания, он дал хороший отзыв о наших самолетах.

— Самое ценное в вашей реконструкции заключается в том, — сказал т. Гоппе, — что увеличив почти вдвое грузоподъемность и радиус полета, она не изменила летных качеств самолета. „П-5“ со стандартным мотором „М-17“ сохранил свой прежний пробег при взлете и посадке, свою прежнюю крейсерскую скорость 170—180 километров в час. При испытаниях он показал хорошую устойчивость в воздухе, прекрасно реагировал на рули, показал хорошие качества при планировании и наборе высоты. Мне остается от души поздравить вас с успехом...

Не удовлетворяясь отзывом т. Гоппе, я решил сам испытать машины в воздухе перед полетом и пришел к выводу, что реконструкция удалась блестяще.

Наш арктический лимузин, благодаря своей большой грузоподъемности, намного выгоднее и удобнее

существующего лимузина „П-5“ не только для арктических полетов, но и для работы на всех почтово-пассажирских линиях Союза. Двухмесячная работа в Арктике убедила меня в этом мнении.

Куда мы летим

Третий вопрос в подготовке перелета — *маршрут*. Во время проработки было предложено несколько вариантов маршрута. В конце концов мы остановились на такой схеме перелета: *Москва — Архангельск — Нарьян-Мар — Амдерма — Маточкин Шар — мыс Желания — бухта Тихая*. Этот вариант и был утвержден Отто Юльевичем Шмидтом.

На карте легла изломанная красная черта, неуклонно стремящаяся на Север. Каждый излом — посадка.

С точки зрения трудности полета наш маршрут разбивался на три этапа: Москва — Нарьян-Мар, Нарьян-Мар — мыс Желания, мыс Желания — бухта Тихая.

Первый этап — самый легкий. Трасса от Москвы до Архангельска уже исследована Управлением гражданского воздушного флота и оборудована промежуточными посадочными площадками. Дальше — от Архангельска до Нарьян-Мара тоже идут места освоенные. Здесь проходит почтовая линия и летают самолеты исполкомовской авиации. Правда, путь проходит частью над тайгой, а частью над Большеземельской тундрой, но с нашей точки зрения здесь нас не могли ждать никакие более или менее серьезные трудности или задержки.

Второй этап — гораздо серьезнее. Путь от Нарьян-Мара до Амдермы лежит над тундрой. Здесь под нами будет расстилаться ровная белая пелена снега без единого кустика, без единого населенного пункта. Никаких ориентиров на земле. Лететь придется только по компасу.

От Амдермы начинается Арктика в полном смысле

этого слова. Кончается материк. Дальше уже нет никаких селений.

Участок Амдерма — мыс Желания проходит над узким проливом — Югорский Шар, над островом Вайгач, над часто покрытым туманом 50-километровым проливом — Карские ворота, соединяющим Баренцово море с Карским и отделяющим остров Вайгач от островов Новой Земли; над южной частью Новой Земли до узкого пролива Маточкин Шар, разделяющего ее на две неравные части и, наконец, над северной частью Новой Земли до мыса Желания, расположенного под 76° 58′ северной широты и 68° 35′ восточной долготы.

На этом участке мы будем иметь две посадки — в Амдерме и на Маточкином Шаре; хотя на всем этом участке у нас и будет хороший земной ориентир — восточное побережье Вайгача и Новой Земли — но, тем не менее, здесь придется трудно. Здесь вступают в силу законы Арктики и погода будет меняться по несколько раз в день. Здесь на нашем пути станет непроглядный туман, поднимающийся от прибрежных полыней Карского моря. Этот участок — серьезный...

Последний этап — самый короткий по расстоянию — всего 520 километров. Вместе с тем он и самый трудный. Он проходит над Баренцовым морем. Над ним никто еще не летал на самолете в это время года, никто не может сказать, что будет под нами: вековые льды или чистая вода? Да и остров Гукера, на берегу которого притаилась бухта Тихая, не так легко отыскать среди островов архипелага Земли Франца-Иосифа. В общем — именно последний этап нашего перелета является самым трудным, именно он таит в себе много опасных неожиданностей...

Так размышляли мы не раз, склонившись над картой, изучая по ней свой маршрут, изучая очертания многочисленных островов, стараясь запомнить главные из них. А в это время в пунктах, через которые проходила по карте красная черта маршрута, — на Вайгаче, на Новой Земле, на острове Гукера — зимовщики расчищали аэродромы для посадки наших машин. Свя-

занные с Большой Землей только невидимыми волнами радио, они уже знали о нашем перелете, готовились нас встретить. Мы не будем неожиданными гостями.

За месяц до старта все полярные зимовки, расположенные в западном секторе советской Арктики, начали ежедневно передавать в Москву сводки о погоде. За месяц до старта все полярные зимовки, лежащие на нашем пути, сообщили о готовности аэродромов и почти ежедневно радировали их состояние. Мы знали, что горсточке зимовщиков Маточкина Шара и мыса Желания за это время пришлось два раза восстанавливать уничтоженные штормом аэродромы. И каждый участник перелета чувствовал себя небывало сильным, видя такую заботу о себе со стороны сотен людей.

Начальник Полярного управления, челюскинец т. Копусов, передал всем полярным радиостанциям наш пароль — „экватор“. „Все радиограммы, помеченные этим словом, должны передаваться и приниматься вне всякой очереди. Это — радиограммы, связанные с перелетом звена Водопьянова“, — сообщил он. И радисты считали своей обязанностью с молниеносной быстротой передавать в любое время суток радиограммы, начинающиеся магическим словом „экватор“.

Такая забота об участниках полярной экспедиции может проявляться только в нашей социалистической стране. Только у нас освоением Арктики интересуется весь народ; он трогательно заботится о своих сынах, отправляя их в экспедицию, снабжает всем необходимым и с пристальным вниманием следит за каждым их шагом, готовый в любую минуту придти им на помощь.

Тесная связь участников экспедиции на Землю Франца-Иосифа со всеми трудящимися нашей страны, начавшаяся задолго до старта, укреплялась с каждым новым километром, отдаляющим нас от Москвы. Каждый наш шаг, сделанный в бескрайной пустыне Арктики, был известен всем трудящимся Советского Союза. Каждую минуту мы чувствовали на себе их пристальное внимание и заботу...

Наше снаряжение

Четвертый вопрос подготовки к перелету — *снаряжение экспедиции.*

Специальное снаряжение распределялось между самолетами звена так:

На борту моего самолета, получившего знак Н-127, было отличное радиооборудование: коротковолновый радиоприемник и передатчик для постоянной двухсторонней радиосвязи между самолетами в воздухе и землей; длинноволновый радиоприемник и передатчик для ориентировки в полете и приема сигналов радиомаяка; радио-пеленгатор, при помощи которого мы могли лететь в сплошном тумане, не видя неба и земли, пользуясь направленными на нас волнами какой-либо радиостанции — они должны привести нас прямо к ней. Все это оборудование находилось в распоряжении летящего со мной радиста т. Иванова.

На борту самолета Н-128 т. Махоткина было установлено обычное радиооборудование, полагающееся каждому экспедиционному самолету. Зато т. Махоткин располагал всеми необходимыми штурманскими инструментами безукоризненного качества. Все это оборудование находилось в распоряжении воздушного штурмана, т. Аккуратова.

Таким образом звено в целом располагало всеми современными средствами воздушной и наземной ориентировки. Вооружены мы были, что называется, до зубов.

Мы знали, что нам придется пролетать по 500 и более километров, не встретив ни одного населенного пункта. На случай вынужденной посадки в этих местах мы взяли легкие санки. Мы погрузили на каждую машину полуторамесячный запас продовольствия, легкое, но теплое обмундирование и спальные меховые мешки.

Кроме этого на каждой машине были трехместные шелковые палатки ярко-оранжевого цвета. Шелковые

палатки очень легки и хорошо сохраняют тепло, т. е. обладают почти идеальными для Арктики качествами. Оранжевый цвет мы подобрали для того, чтобы палатки были хорошо видны на большом расстоянии. Для установки палаток служили бамбуковые палки от обыкновенных лыж, которых мы также захватили по паре каждому. На случай же вынужденной посадки в Карском или Баренцовом морях у нас были трехместные клиперботы — резиновые, надувающиеся воздухом, лодки.

На машину Махоткина мы погрузили запасную самолетную лыжу, а на мою — винт и кроме того мелкие запасные части.

В общем два месяца подготовки не прошли даром. Мы обдумали и предусмотрели все. Мы знали, что вернемся из перелета не раньше конца мая. В Москве будет уже совершенно сухо, а в Нарьян-Маре еще не вскроются реки. Со льда Печоры можно будет хорошо взлететь на колесах. Предусмотрев это, мы решили на обратном пути, именно в Нарьян-Маре, „переобуть“ свои самолеты. Самолетные колеса вез для нас летчик Фарих.

Летчик Фарих вылетел немного раньше нас, 25 марта, из Москвы в Амдерму на двухмоторном пассажирском самолете. Он получил задание перевезти пассажиров в Амдерму, забрать пушнину и почту на острове Вайгач и других полярных станциях и вернуться обратно в Москву. По пути он должен был сделать посадки в Архангельске и Нарьян-Маре.

И, наконец, кроме всего необходимого снаряжения, запасных частей и продовольствия, мы захватили почту, свежие газеты и литературу для зимовщиков полярных станций, лежащих на нашем пути. В итоге нагрузились настолько основательно, что наши машины, в сравнении с нормами, принятыми для обычных „П-5“, имели перегрузку по 800 килограммов. Эта „перегрузка“ явилась результатом реконструкции самолета „П-5“. Мы впервые использовали полностью всю его мощь.

Когда все было сделано, а самолеты были опробованы в воздухе, нагружены и стояли готовые к старту, — я доложил Отто Юльевичу Шмидту, что подготовка к перелету закончена. Подробно расспросив о ходе подготовки, проверив — все ли предусмотрено, все ли меры разумной предосторожности приняты, — он приказал вылетать утром 29 марта...

В путь

На иссиня-белом снегу московского аэродрома поблескивали свежим лаком и новенькими стекляпными лимузинами две стройные красивые машины. Мы радовались тому, что все, наконец, готово и через несколько минут начнем свой большой арктический перелет. Мы радовались потому, что были хорошо подготовлены к своему перелету.

С утра подморозило. Выпавший за ночь снежок закрыл появившиеся на аэродроме проталины. По небу пошли с севера тяжелые снеговые облака. Резкий, порывистый ветер нет-нет да подхватывал неокрепший снег и кружил его по пустынному аэродрому. Это нас не очень радовало: встречный ветер будет мешать. Какая погода по маршруту — мы еще не знали.

Как часто случается, заказанные на 9 часов утра сводки погоды опаздывали.

Моторы завертелись. Бортмеханики доложили о готовности самолетов к рейсу. Все готово, а вылетать нельзя. Ох, уж эта служба погоды! Ее неаккуратность стала до того привычной, что летчики и те перестали острить на ее счет.

Около самолетов — провожающие. Среди них начальник гражданского воздушного флота т. Ткачев, заместитель начальника Главсевморпути т. Янсон, начальник нашего Политуправления т. Бергавинов, начальник Полярного управления т. Копусов и мои друзья по работе — тт. Бабушкин и Папанин.

Четырехлетний сын Мишка уже побывал в кабине самолета и теперь переходит с рук на руки. Всем хочется повозиться со смелым мальчишкой. Он, конечно, доволен, потешно пожимает протягиваемые ему руки, но вдруг устраивает скандал:

— К папе хочу...

Увязая в свежих сугробах, к самолетам пробирается группа рабочих в замасленых спецовках. Среди них узнаю товарищей по работе на заводе им. Гольцмана. Вспоминаю: еще вчера директор завода т. Балуев говорил мне, что рабочие решили послать письмо зимовщикам в бухту Тихую. Значит, это они.

На аэродроме организуется митинг.

— Второй раз мы провожаем в Арктику нашего бывшего рабочего, токаря, моториста, а теперь — Героя Советского Союза, Михаила Васильевича Водопьянова, — говорит, открывая митинг, т. Балуев. Коллектив нашего завода в течение нескольких месяцев работал над оборудованием машин для нынешнего перелета. И теперь я заявляю: машины, на которых полетят товарищи Водопьянов и Махоткин, оборудованы так, что обеспечат успешное выполнение задания...

Парторг завода им. Гольцмана, т. Белов, от имени рабочих завода передает всему нашему звену пожелание счастливого пути и зачитывает вслух коллективное письмо рабочих к зимовщикам бухты Тихой:

— Дорогие товарищи, — громко читает он, — вам, зимовщикам бухты Тихой, коллектив завода имени Гольцмана шлет свой пролетарский привет.

Собравшиеся дружными аплодисментами присоединяются к приветствию рабочих. Парторг продолжает:

— Мы все с напряженным вниманием следим за вашей жизнью, за вашей работой там, на далеких северных границах нашей любимой родины. Мы знаем, что, находясь в тяжелых условиях Арктики и преодолевая их с большевистским мужеством, вы с честью выполняете почетную задачу освоения Севера, поставленную перед вами партией и правительством.

Самолеты, на которых летят к вам полярные летчики, переделаны нами по проекту т. Водопьянова и его бортмеханика т. Бассейна.

Мы знаем, что условия вашей работы гораздо труднее наших, но мы ни на минуту не сомневаемся в том, что вы, на основе широко развернувшегося стахановского движения, освоите далекий Север, своей героической и самоотверженной работой внесете еще одну замечательную частицу социалистического труда в историю построения социализма...

Тов. Белов кончил читать. Провожающие аплодисментами одобрили выступление представителя рабочих завода им. Гольцмана.

Пришлось выступить и мне. Я сказал всего несколько слов — поблагодарил за машины, попрощался. Надо спешить. Пока шел митинг — принесли сводку погоды. Хотя в ней было мало утешительного, но надо вылетать. Нас не пугало, что от Москвы до Архангельска стояла низкая облачность и видимость не превышала четырех километров. При такой погоде летать вполне можно. Если же ждать лучшей, то растает московский аэродром...

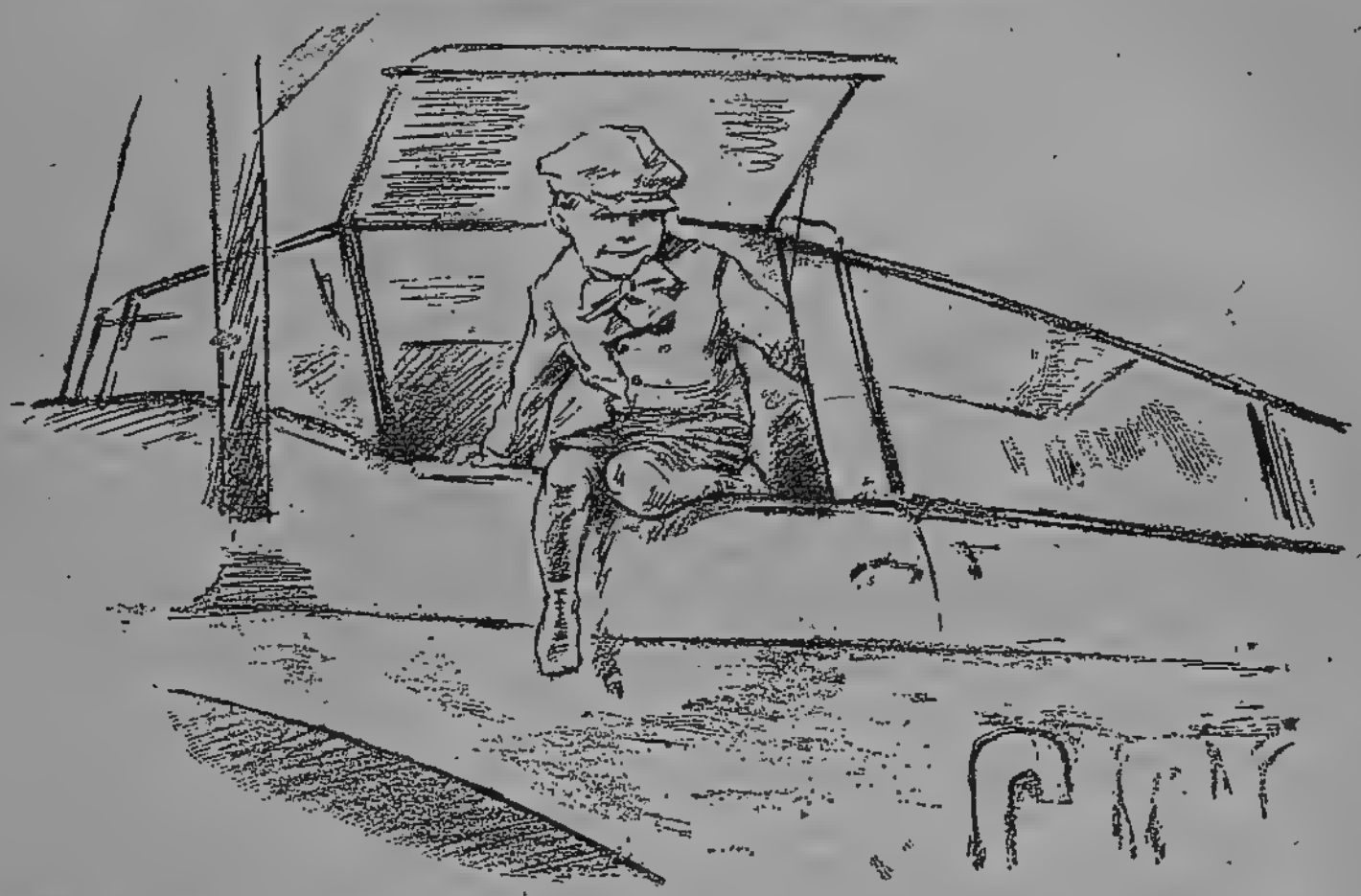
Спускаясь со стремянки, которая заменяла трибуну во время митинга, и пожимая десятки протянутых навстречу рук, я скомандовал:

— По машинам!..

Экипаж быстро занял свои места.

Какое-то радостное, приподнятое настроение овладело нами. Хотелось скорее вылететь, доказать всем собравшимся здесь людям, что мы готовы с честью оправдать их доверие, высокое доверие партии и правительства, поручивших нам ответственный перелет.

Я уже садился на свое место, когда к самолету запыхавшись подбежала молодая женщина.



Четырехлетний сын Мишка уже побывал в кабине самолета.

— Подождите, товарищ Водопьянов! — еще издали кричала она.

— Что случилось?

— Я очень прошу вас передать эту маленькую посылку на мыс Желания...

Разве можно отказать человеку в такой просьбе? Я взял сверток, передал его Иванову, который заведывал у нас почтой, и пообещал обязательно привезти ответ. Какой трогательной благодарностью зажглись ее глаза!

Наконец-то я в кабинке. Ноги привычно коснулись педалей. Осмотр не обнаружил никаких дефектов

в показаниях многочисленных приборов. Окинув прощальным взглядом столпившихся у самолетов друзей и товарищей, я проверил на месте мотор и стал рулить на старт.

Часы показывали 10 час. 45 мин. Мы в воздухе. Сделав прощальный круг над аэродромом и еще раз убедившись в нормальной работе приборов, мы взяли направление на север — на Архангельск.

Мне много рассказывали об искусстве Аккуратова. Говорили, что несмотря на свою молодость, он прекрасный воздушный штурман и хорошо умеет вести самолет по заданному курсу. Я человек доверчивый, но когда речь идет об успехе порученного мне перелета — на слово не верю. Участок Москва — Архангельск мне был знаком, и я с уверенностью могу сказать, что и без штурмана пришел бы к цели. Аккуратов же летел здесь впервые. И я решил сразу же, на первом участке перелета, проверить его искусство.

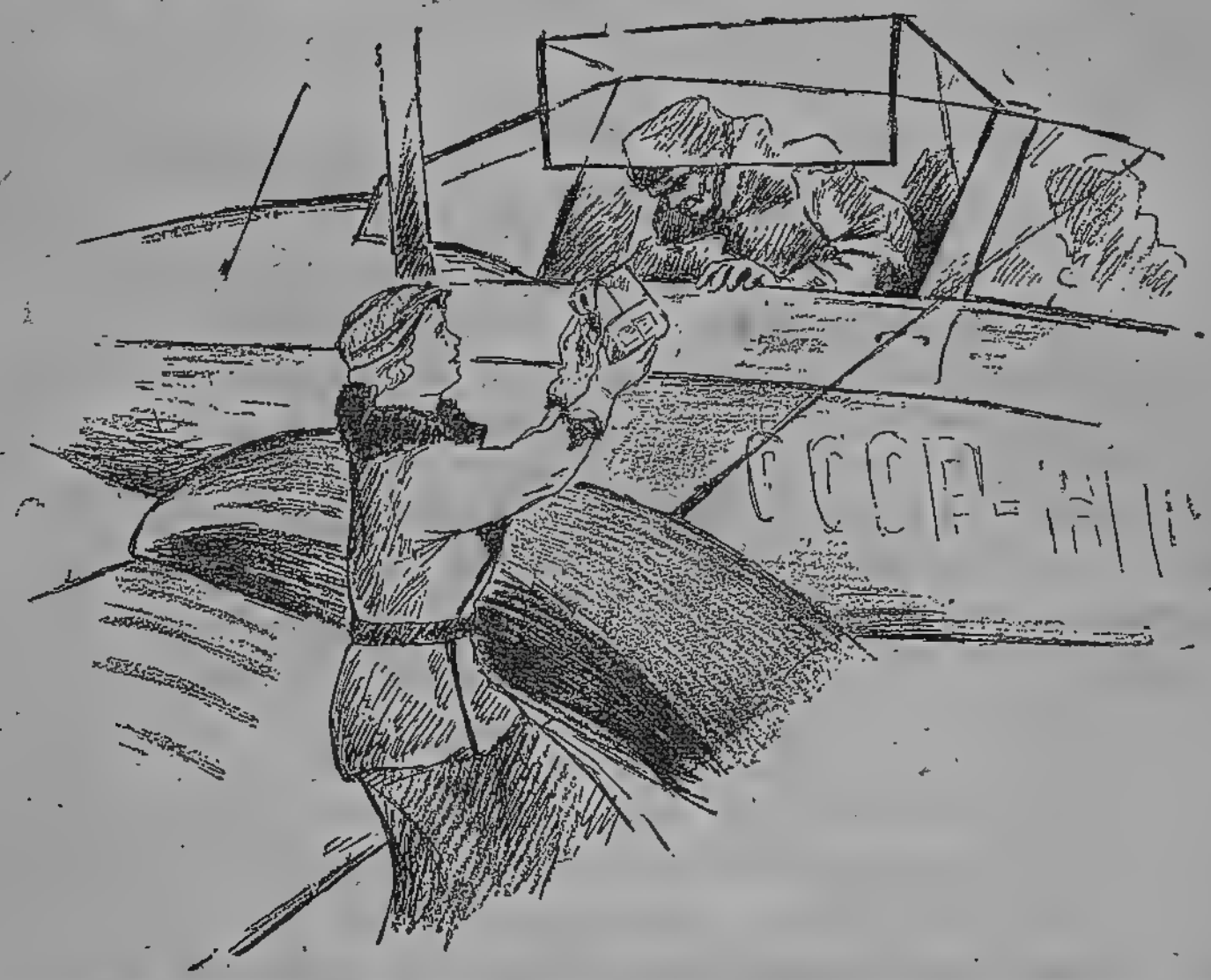
Еще на земле мы договорились, что от Москвы до Архангельска звено поведет Аккуратов. Головным пойдет самолет „Н-128“. На всякий случай я предупредил Махоткина:

— Если я в воздухе неожиданно сделаю круг, это значит: „вести звено буду я“.

Выбравшись из лабиринта Москвы, я пропустил вперед самолет Махоткина, сам пошел немного сзади и слева. Началось испытание Аккуратова. И нужно сказать, что молодой штурман этот „экзамен практики“ выдержал блестяще. Несмотря на плохие матеорологические условия, несмотря на то, что на пути нам не раз приходилось попадать и в туман, и в снегопад, и в низкую облачность, Аккуратов уверенно вел машины и привел их точно к Архангельску.

От Вологды до самого Архангельска под нами расстилался лес. Когда-то здесь была непроходимая глушь,

чащоба. Теперь внизу то и дело мелькали поселки лесопромышленников. Тракторы тянули за собой по ледяным дорогам вереницы саней, нагруженных свежими бревнами. Лес, сплошным массивом тянущийся на сотни километров, жил. В нем работали люди — наши, советские люди, заготавливающие лучший в мире строевой лес и для наших заводов, и для экспорта....



Я хочу попросить Вас передать маленькую посылку на мыс Желания.

Через 7 часов 30 минут после вылета из Москвы мы уже кружились над Архангельском.

Весь экипаж моего звена, занятый подготовкой к перелету, давно не летал. После большого перерыва первый участок пути нас немного утомил. Шутка сказать — высидеть семь с половиной часов в самолете почти неподвижно, в то время как машину болтает и бросает вверх и вниз. Правда, мне показалось,

что мы прилетели очень скоро. Но летчику всегда кажется, что время идет быстро. Он занят управлением самолета и ему скучать некогда.

Стоило нам только вылезть из самолета, поразмяться — и усталость как рукой сняло.

Архангельцы устроили нам очень радушную встречу. К тому же сознание того, что первый этап перелета завершен благополучно и первые 1080 километров пути остались позади, — вселяло бодрость и уверенность, удесятеряло силы.

После посадки мы узнали, что только сегодня летчик Фарих вылетел отсюда в Усть-Цильму. Оказывается, по пути его задержала погода: он сидел в Вологде и двое суток в Архангельске. Несмотря на неожиданную задержку, мы были уверены, что нам с ним не придется встретиться. Повидимому, он на сутки или на двое раньше нас долетит до Амдермы и организует там встречу наших самолетов. Конечно, зимовщики Амдермы знают о нашем прилете и готовятся к встрече, но авиация тонкое дело и одних прекрасных порывов для нее мало. Как-то спокойнее садиться, когда знаешь, что на аэродроме есть человек, знакомый с авиацией и знающий, как надо принять самолет на земле.

Я не рассчитывал догнать Фариха, но надеялся, что он хорошо проинструктирует зимовщиков. Я знал, что Фарих по этому маршруту летает не впервые и ему знакомы и здешние места, и, что особенно важно, местные условия. Еще в 1932 году он первый проложил путь от Москвы до острова Вайгач.

Вечером мы с удовольствием рассказали о своем перелете комсомольскому активу Архангельска и, хорошо отдохнув за ночь, вылетели 30 марта дальше, в Нарьян-Мар. Четыре часа спокойного полета — и лыжи наших машин заскользили по снегу центрального аэродрома Ненецкого национального округа. Аккуратов привел самолеты в Нарьян-Мар точно по прямой.

После посадки Махоткин, не скрывая гордости за своего штурмана, спросил:

— Ну как, Михаил Васильевич?

— Приветствую, хорошо ведет, — сдержанно сказал я. — Видно, что человек овладел техникой.

Без выступления и здесь не обошлось. Меня особенно просили притти в школу и рассказать ребятам о своих полетах и о спасении челюскинцев. Пришлось итти. Ребята остались довольны рассказом и взяли на себя обязательство учиться на отлично.

— Когда вы вернетесь с Земли Франца-Иосифа, — говорили они, — мы вам отрапортуем, что взятые на себя обязательства хорошо учиться мы выполнили.

Встречи в Нарьян-Маре

Город Нарьян-Мар, куда мы прилетели 30 марта, — центр Ненецкого национального округа. Это новый город, выросший при советской власти, точнее — за несколько последних лет.

Только при советской власти кочевые племена тундры почувствовали заботу о себе, получили государственную помощь, начали развиваться и экономически, и культурно. Впервые за всю свою историю народ получил право называться своим именем — ненцы, а не обидной

кличкой — „самоеды“; они получили свою письменность и, наконец, — свою территорию.

Ненецкий национальный округ по своей величине крупнее многих западно-европейских государств. Наибольшая его протяженность с запада на восток 900 километров и с юга на север около 300 километров. Эта огромная территория до недавнего прошлого совершенно не имела дорог. Только зимой, после того как установится санный путь, можно было проехать на оленях или собаках из одного селения в другое. Из Нарьян-Мара, например, в важнейший районный центр Пешу можно было добраться на оленях или лошадях только в течение четырех месяцев в году, потратив на переезд 4—5 дней. Все остальное время — с апреля по ноябрь — Пеша была отрезана от окружного центра. Не в лучшем положении находились и другие районы. Само собою разумеется, что подобная „связь“ никого не могла удовлетворить. Если же подсчитать время, затраченное ответственными работниками округа на разъезды, то получалось, что они большую часть своей жизни находились в пути, т. е. теряли время даром.

Отсутствие средств сообщения окружного центра с районными тормозило развитие национального округа. И тогда на помощь пришел самолет.

В 1935 году ненецкий окрисполком приобрел два легких, санитарных самолета типа „СП“, а в начале 1936 года еще один. Полярные летчики Сущинский и Клибанов горячо принялись за освоение воздушной трассы над тундрой и за короткое время покрыли весь Ненецкий национальный округ густой сетью воздушных линий. Путь из Нарьян-Мара в Пешу стал возможен в любое время года и сократился с 4—5 суток до 2 час. 40 мин. Округ получил быструю, надежную и бесперебойную связь. Тормозило дело отсутствие карт, хотя бы отдаленно напоминающих местность. У летчиков были только карты 10 и 25-верстки, которые настолько врали, что ими просто невозможно было пользоваться. Важнейшие

ориентиры, например Колоколковская губа, имеют на карте совершенно другие очертания и находятся не там, где обозначены; очертания и географическое положение важнейших рек округа и ряда крупнейших озер нанесены на карту очевидно наугад.

Летчики Сущинский и Клибанов работали не за страх, а за совесть. Они с честью преодолевали трудности, изучали местность, сами исправляли карты и одинаково хорошо овладели полетом как над зимней, так и над летней тундрой.

Между прочим, для полетов в зимних условиях здесь оказалось совершенно непригодно стандартное летное обмундирование. Летному составу пришлось воспользоваться малицей, меховыми брюками и пимами, т. е. в основном перенять ненецкую национальную одежду. Она оказалась удобной для зимних полетов и не раз выручала при вынужденных посадках.

Появление самолетов в тундре содействовало культурному росту населения. Стоило самолету сесть в каком-нибудь из населенных пунктов, как туда съезжались почти все жители за 40—50 километров посмотреть на самолет и летчика. Летный состав провел много экскурсий и бесед со взрослыми и учащимися, поднимал в воздух лучших ударников и стахановцев. Не мало пользы принес местному населению санитарный самолет. Врач т. Шмыгов был доставлен на нем в рыбацкое селение Несино к умирающей от родов жене рыбака, а также к тяжело больному оленеводу. Как в том, так и в другом случае своевременная врачебная помощь спасла жизнь людям. Весть об этих случаях с быстротой молнии разнеслась по тундре и стала известна в каждом чуме, в каждом стойбище. Самолет стал пользоваться большим авторитетом у ненцев. Летчики стали желанными и почетными гостями.

За короткое время, с декабря 1935 года до мая 1936 года, самолеты Ненецкого округа налетали за 298 часов 33 тысячи километров и перевезли 148 пассажиров. Авиация хорошо помогала и партийным орга-

низациям в оперативной работе по проверке и обмену партийных документов.

С каждым днем самолеты завоевывают все большую и большую популярность среди населения округа. Летный состав всегда встречает радушный прием и получает необходимую помощь как в населенных пунктах, так и в отдельно стоящих чумах ненцев-оленеводов.

Рассказы полярных летчиков

Вечером нас навестили летчики местной авиации Сущинский и Клибанов. Мы предложили гостям чаю. После обычных в таких случаях воспоминаний об общих друзьях и знакомых, разговор сам собой перешел на одинаково интересующую всех нас тему — о полетах за полярным кругом. Мы поставили еще чайник чаю и попросили местных товарищей поделиться с нами своим опытом. Они не заставили себя упрашивать.

— Так же, как и вы, Михаил Васильевич, — начал свой рассказ т. Сущинский, — я начал свою трудовую жизнь у токарного станка. Так же, как и вы, я стремился стать летчиком и стал им, несмотря ни на какие преграды, главной из которых была моя бедность. В 1911 году я уже работал авиационным мотористом, а в 1912 году стал первым инструктором единственной в то время на всю Сибирь авиационной школы в селе Спасском. С тех пор прошло 25 лет. Я научил не одну сотню людей искусству самолетовождения. Многие из них теперь прекрасно летают, а некоторые даже руководят делом авиации в нашей стране.

Здесь, в Ненецком национальном округе, я первый открыл воздушную линию из Нарьян-Мара в Колокольковскую культбазу, находящуюся на берегу Баренцова моря. Это не обошлось без приключений, с которыми

не мешало бы ознакомиться летчикам, попадающим первый раз в наши места...

Дело было так. В первых числах января 1936 года я получил задание доставить на самолете в Табседу (так называется Колоколковская культбаза) двух кооператоров. Взяв на борт горючего на 4 часа полета и трехдневный запас продуктов, мы двинулись в путь.

В этом районе лететь мне приходилось впервые. Земные ориентиры были еще не обследованы, полетные карты мало внушали доверия, оставалась одна надежда на компас.

В начале полета погода нам благоприятствовала, была хорошая видимость, но я умышленно летел низко — метрах в пятистах над землей, чтобы лучше познакомиться с земными ориентирами. Под нами плыла однообразная белая тундра. Нигде ни кустика, ни деревца. Только иногда слева, километрах в двадцати, мелькала узенькая черная полоска — река Нерута с небольшим леском по берегам. Я знал, что Нерута впадает в Колоколковскую губу. Она была единственным земным ориентиром, подтверждавшим правильность направления.

Вскоре черная полоска слева резко оборвалась. Очевидно, начиналась Колоколковская губа. Я снизился до двухсот метров и с большим трудом различил очертания низких берегов губы, сплошь покрытой льдом. По губе разгуливал поземок, мешавший рассмотреть и без того плохо видный низкий берег. Со стороны моря надвигался густой туман. Он преградил нам путь в Табседу, до которой осталось всего километров тридцать. Возвращаться или в тумане искать Табседу не хотелось. И я стал кружить перед туманом, открыв кран верхнего бака, чтобы перепустить бензин в нижний бак, на котором я летел до сих пор. Сделав несколько кругов, я обнаружил, что горючее не идет. Повидимому засорился бензинопровод. В нижнем баке бензин уже был на исходе и на обратный путь его нехватило бы. Поневоле пришлось садиться, чтобы прочистить бензинопровод. Но садиться в тридцати ки-

лометрах от населенного пункта для летчика просто неприлично и я решил: была не была, полезу в туман, может удастся найти Табседу.

Пролетав в тумане минут тридцать, я убедился, что продолжать поиски Табседы бесполезно. Зато и сесть очень рискованно: внизу все бело, где кончается туман и начинается снег — не разберешь. На счастье мелькнули какие-то черные точки, и, ориентируясь по ним, я благополучно сел.

Оставив машину с работающим мотором, мы пошли посмотреть, что это за точки, которые помогли нам так удачно сесть. Это оказались бочки — две пустых и одна полная, закупоренная. Мои пассажиры, кооператоры, знающие свою тару, объяснили, что в закупоренной бочке должна находиться соленая рыба, которую рыбаки по каким-то причинам не успели вывезти. Такое предположение подняло дух. Не так плохо, сделав вынужденную посадку в тундре, кроме скромного трехдневного запаса продуктов иметь в своем распоряжении большую бочку с соленой рыбой! Чтобы еще больше ободрить своих пассажиров, я весело воскликнул:

— С такими запасами продовольствия мы можем целую неделю „куропачить“!

Слово „куропачить“, т. е. пожить в тундре так, как живут куропатки, зарывшись от холода в снег, у нас заменило неприятное выражение: „вынужденная посадка“.

Мотор продолжал работать и расходовать драгоценный бензин. Я долго не решался выключить его, все еще не теряя надежды на улучшение погоды. На нашу беду погода с каждой минутой ухудшалась. Ветер усиливался. Начиналась пурга. По всему было видно, что „куропачить“ нам не миновать. Скрепя сердце пришлось подрулить поближе к „продовольственной базе“ — к бочкам и остановить мотор.

Выключив мотор, закрыв его, пропеллер и кабинки чехлами, мы поставили самолет хвостом к ветру, чтобы ветер прижимал крылья к земле. Поставить само-

лет носом к ветру было рисковано: ветер мог его легко перевернуть. Привязать же машину было не к чему. Чтобы сохранить хвостовое оперение от разрушающего действия ветра, мы соорудили снеговую стену вокруг самолета, а под лыжами вырыли яму и опустив их туда, засыпали снегом.

Северная ночь длинная, тянется она свыше двадцати часов. Нам торопиться некуда. За ночь мы, по очереди работая одной лопатой, основательно закрепили самолет и устроили для себя нечто вроде снеговой избушки. Она защитила нас от ветра, но не от холода. Сидеть в ней при 27-градусном морозе не было никакой возможности, особенно мне, одетому в простое меховое пальто. Холод высасывал вырабатываемое моим телом тепло. Пассажиры чувствовали себя несравненно лучше, так как были одеты в ненецкие малицы. Они смогли даже несколько часов поспать, а я, чтобы не замерзнуть, через каждые полчаса вынужден был вылезать из снеговой избушки и заниматься физкультурой.

С рассветом погода улучшилась. Голод давал себя чувствовать. Поручив одному из пассажиров греть на паяльной лампе чай, я с другим направился к заветной бочке. Мы уже предвкушали роскошный завтрак, но каково же было наше разочарование, когда через разбитое дно на снег посыпалась... чистая соль!

Положение скверное!.. С помощью бинокля мы начали обследовать окружающую местность. Неподалеку обнаружили что-то похожее на оленью тундровую дорогу. Значит, рано или поздно кто-нибудь по ней проедет. Установили за ней непрерывное наблюдение.

Через некоторое время, когда видимость немного улучшилась, наблюдатель крикнул:

— Вижу оленью упряжку!

Мы начали свистеть, кричать, бегать вокруг самолета, пытаясь всячески обратить на себя внимание едущего. Тщетно! Не доезжая до нас километров двух, упряжка свернула в сторону и проехала мимо, не заметив или не желая замечать нас.

Но наше разочарование длилось не долго. Не прошло и часа, как упряжка все же подъехала к нам. Оказалось, что ненец ездил по тундре проверять капканы и, заметив нас, решил предложить свое гостеприимство. Он не мог себе представить, что „воздушные каюры“ нуждаются не в гостеприимстве, а в помощи...

Погостив сутки в чуме и дождавшись хорошей погоды, мы самостоятельно долетели до Табседы.

С тех пор я не летаю без малицы и собираюсь оборудовать свой самолет легким радиопередатчиком. Тогда производительность нашей летной работы возрастет вдвое.

— Я уверен, — сказал т. Сущинский, заканчивая свой рассказ, — что не пройдет года, как вся тундра до самого Уральского хребта будет освоена. Мы будем летать над ней так же, как летают наши товарищи в любом месте населенной части Советского Союза...

Мы внимательно прослушали рассказ т. Сущинского и вполне разделили его уверенность.

Для развития советской авиации предоставлены безграничные возможности. Она идет и будет итти вперед гигантскими шагами. Порукой тому — преданные своему делу неизвестные герои. В нашей стране много рядовых летчиков, подобно т. Сущинскому безгранично любящих свое дело, готовых ради него на любые жертвы. Этими безвестными героями, беззаветно преданными своей родине, стремящимися как можно выше поднять над миром знамя ее достижений, сильна не только наша авиация. Таких героев можно найти везде — в любом уголке Советского Союза, в любом деле. Их открыла в глубинах нашего талантливого народа, вывела и воспитала ленинско-сталинская партия. И в этом — несокрушимая сила нашей чудесной страны...

Второй летчик ненецкого национального округа, молодой пилот Клибанов, попал сюда не совсем обычным путем. Он работал в Архангельском отряде Аэрофлота, когда сюда прибыли закупленные Ненецким

округом самолеты. Приехавший с ними Сущинский находился в затруднительном положении: летчика на второй самолет не было. Клибанову же давно хотелось побывать за Полярным кругом, и он охотно согласился помочь Сущинскому перегнать машины в Нарьян-Мар.

— Приняв машину, — рассказывал он, — я опробовал ее в воздухе и полетел в Нарьян-Мар. До Усть-Цильмы пришлось лететь над тайболой (тайгой). Для меня это не было новостью, так как опыт полетов над лесом я приобрел на линиях Сыктывкар — Троицко-Печерск и Сыктывкар — Ижма. Миновав Усть-Цильму, я стал готовиться к встрече с Полярным кругом. Его я приветствовал покачиванием самолета...

Мне до сих пор приходилось много слышать о Большеземельской тундре, но никогда не приходилось летать над ней. Зная, что район тундры начинается вскоре после Усть-Цильмы, я с любопытством вглядывался в расстилавшуюся внизу картину, пытаясь составить свое впечатление о полете над тундрой.

На этот раз никакого впечатления я так и не получил, так как все время пришлось лететь над Печорой, а ее побережье по обе стороны далеко заросло лесом и ярой (кустарником). Зато впоследствии мне пришлось досыта налетаться над самой настоящей тундрой...

— Впрочем, буду рассказывать все по порядку, — спохватился Клибанов и продолжал: — в Нарьян-Мар мы прилетели благополучно. Машина мне понравилась. По-видимому почувствовав это, Сущинский стал расхваливать мне предстоящие полеты над теми местами, где еще не летал самолет; рассказывал о трудностях и новизне освоения новых линий.

Впоследствии оказалось, что уговаривая меня исподволь, он уже успел договориться с командованием Архангельского отряда Аэрофлота о том, чтобы оставить меня в Ненецком округе на всю зиму. Не знаю, что больше подействовало — желание полетать в новом

месте или дипломатические способности Сущинского, но так или иначе я с удовольствием остался здесь.

Первую трассу решено было проложить из Нарьян-Мара в Пешу. По ней до сих пор никто никогда не летал и мы решили лететь вдвоем. Тут в дело ввязалось маленькое „но". Бортмеханик один, а самолета два. Естественно, что справиться ему трудно: ангара нет, маслогрейки нет и вообще ничего еще нет. Есть только два самолета, бортмеханик и... желание открыть первую линию как можно скорее! В результате — начались первые трудности.

Пока мы втроем запустим один самолет и займемся другим, — у первого от продолжительной работы на малом газу свечи забрасывает маслом и мотор остывает. Бросимся к первому — остынет второй мотор. А январский день маленький, не успеешь оглянуться — уже темно. Три дня бились и, ничего не добившись, решили, что вылетит первым тот, чей мотор раньше запустится, а бортмеханик, наладив второй самолет, вылетит со вторым летчиком вдогонку.

Выпустив таким образом Сущинского, я через 40 минут вылетел вслед за ним, взяв курс на Пешу. Прошел некоторое время вдоль Печоры, засек угол сноса и, определив путевую скорость, вышел в тундру. Сразу же обнаружил расхождение между картой и землей. Дело плохо. Этак не трудно и проскочить Пешу. Решил сознательно отклониться вправо от курса с таким расчетом, чтобы выйти на Пешскую губу и уж от нее, ориентировавшись, искать Пешу.

Лечу и всматриваюсь вниз. Так вот она какая из себя тундра! На первый взгляд — будто ничего. Ровно. Снег. Сплошная посадочная площадка. Кругом никаких признаков жизни, а до Пеши 280 километров.

Немного не дотянув до Тиманского камня, замечаю, что там метет. Забрался повыше, прошел над пургой и вышел на Пешскую губу. Определив свое местонахождение, повернул на реку Пешу. Однако поселка не видно, несмотря на то, что иду на высоте всего каких-нибудь трехсот метров. Обнаруживаю его

совершенно случайно. Спешно сажусь. И что же? Оказывается, вокруг поселка растет „яра“ и цвет ее сливается с цветом поселка. И в дальнейшем, уже хорошо зная все изгибы реки у поселка, я все же неоднократно подолгу искал его.

Прибытие самолета вызвало переполох в Пеше. Все население, забросив работу, собралось около самолета. Люди, видевшие самолет впервые, не верили, что я долетел из Нарьян-Мара до Пеши в 2 часа 40 минут.

Обеспокоенный отсутствием Сущинского, я немедленно вылетел в Индигу и не найдя его там, на другой день вернулся в Нарьян-Мар. Здесь я узнал, что Сущинский вернулся, не долетев до Пеши, и на другой день, не дождавшись меня, вылетел в Табседу, но сообщений о его прилете туда еще не поступало. Мне оставалось одно — вылететь на розыски товарища, что я и сделал.

Вылетев на Табседу, я обнаружил новые недостатки карты. На ней отсутствовали реки, в то время как их оказалось множество.

По мере приближения к морскому побережью холмистая Малоземельская тундра перешла в совершенно ровное и гладкое плато: я не заметил, как вошел в дымку и оказался в ее гуще. Видимость почти исчезла, но над головой сияло солнце. Внизу с трудом различаю землю. Чтобы не залететь в море, вынужден итти бреющим полетом. Иду. Уже должна показаться Табседа, но на земле ничего не видно. Ищу. Внезапно обнаруживаю прямо под собой ненецкий чум. Делаю разворот и захожу на посадку. Нужно выяснить свое местонахождение, так как карте верить нельзя. Я уже успел убедиться в том, что ее показания резко расходятся с действительностью.

Ненцы хорошо встретили нас и первым долгом поинтересовались, есть ли у нас еда и не хотим ли мы есть. Я был очень тронут таким вниманием, но от обеда отказался. Выяснив, где Табседа, я вылетел по указанному направлению и скоро опустился у поселка. Опять поздно! Сущинский уже вернулся в Нарьян-Мар,

а нам из-за скверной видимости пришлось заночевать в гостеприимной культбазе.

Утром я вылетел обратно в Нарьян-Мар. Первоначально все шло хорошо, но скоро меня стал беспокоить запах бензина. Сказав об этом бортмеханику, стал высматривать, куда бы приткнуться.

Скоро показалось подходящее озеро между холмами. Сел. Не успел осмотреть мотор, как он остановился. Оказывается, лопнул бензинопровод, и мы сели в ста километрах от ближайшего жилья без единой капли горючего в баках. Оставалось „куропачить“ и ждать помощи.

В дни первого „куропаченья“ на мне больно сказалось незнание тундры и ее жизни. Аварийный паек состоял из двух плиток шоколада и пачки печенья. Лыжи мы с собой взять не догадались, ружья — тоже. Кругом летали куропатки, а мы сидели голодные и не могли пройти даже нескольких шагов по глубокому снегу.

Несмотря на все наши попытки, яра не горела, в то время как у ненцев в чумах она прекрасно горит. В довершение ко всему, я был одет в кожаный комбинезон и буквально замерзал. Бортмеханик Катушенок оказался догадливей. В своих малице и пимах он чувствовал себя не плохо.

Мороз стоял 20—25 градусов и за три ночи я пробовал и в самолете сидеть, и под самолетом, и вырыл яму в снегу — все равно было холодно. На четвертые сутки нас спас Сущинский.

„Куропаченье“ послужило мне хорошим уроком. Правда, во время вынужденной посадки думалось только об одном: „Эх, если бы выбраться опять к людям! Ноги бы моей больше в тундре не было“... Но стоило вернуться в Нарьян-Мар и, позабыв о своих мыслях, я стал хлопотать о том, как бы скорее перебросить горючее к оставленному в тундре самолету...

Но самое тяжелое „куропаченье“ оказалось впереди.

Во время одного из очередных полетов из Пеши в Индигу на Тиманском камне на нас налетел шквал.

Указатель скорости отказал, вокруг ничего не видно, лететь невозможно. Пришлось кое-как сесть. Сели.

Крутила такая пурга, что кругом стояла глубокая тьма. Хорошо, что мы успели поставить самолет хвостом против ветра! Ветер рвал лишь элероны и мне пришлось четверо суток держать ручку. Даже коленку стер.

Мало того, что вокруг буйствовала пурга, — температура колебалась от 40 до 48° мороза. Единственное спасение — перевязать малицу ремнем у пояса, убрать из рукавов руки, втянуть голову и превратить малицу в спальный мешок.

Так мы просидели четверо суток, не вылезая из кабин своего самолета. На пятые сутки пурга утихла. Несмотря на мороз, мы решили итти в Индигу пешком, так как разогреть мотор было просто невозможно. Расстояние небольшое — и наученные горьким опытом мы теперь возили с собой лыжи. Все окончилось благополучно.

В итоге двух вынужденных посадок явилось горячее желание во что бы то ни стало одолеть тундру, но не шутить с ней. В дальнейшем мы научились глубже разбираться в сводках погоды и — прежде чем вылетать — анализировать их.

При плохой погоде летать в тундре почти невозможно. Итти бреющим полетом очень трудно, так как однообразный белый фон обманывает. Часто создается впечатление, будто самолет идет высоко, а на самом деле он едва не касается лыжами снега. В таких случаях особенно опасны возвышенности, когда действительная высота полета неизвестна. По сути дела, летишь слепым полетом и в то же время напрягаешь зрение, чтобы заметить что-либо под собой. В таких случаях рад бы лететь над лесом, и если он где-нибудь поблизости есть — стараешься свернуть туда.

В хорошую погоду лететь над тундрой приятно. Смотришь вниз и тебя не покидает впечатление, будто летишь над облаками. Внизу изредка мелькают чумы. Ненцы-оленеводы при звуке мотора выходят смотреть

на самолет. Однажды один из таких зрителей уверял меня, будто, пролетая над чумом, самолет остановился в воздухе, посмотрел, как живут ненцы, и полетел дальше. Стоит же только сесть у чума, как попадаешь во власть гостеприимных хозяев-ненцев. Они прямо-таки не знают, как лучше принять дорогих гостей. Сейчас же появляется перед тобой обязательный чай и начинается общее „айбурдание“ (еда). Подают лакомые блюда — сырую оленину в мороженом виде. В знак особого уважения, хозяин преподносит тебе расколотую кость ноги оленя с мозгом. Действительно, вкусная вещь! Спать уложат на лучших „постелях“ (шкурах оленя).

Еще несколько лет тому назад в ненецких чумах было грязно и дымно. Кишели насекомые. Сейчас этого нет. Культура проникает в чум. Вместо костра появились печки-буржуйки. Культбазы научили ненцев мыться в бане, привили чувство опрятности. Мне, например, пришлось однажды ночевать в чуме ненца Алексея Двойникова вместе с двумя рабочими из индигского совхоза. Утром рабочие не умываясь сели завтракать. Видя это, хозяин в полушутливом тоне заявил, что пока они не умоются, он им не даст есть. Пришлось умываться.

Ненцы очень любознательны. Их особо интересует — почему самолет тяжелый, а летает. И сидя с мозговой костью в руках, часто растолковываешь им теорию авиации и прочие авиационные науки. Среди молодежи уже немало желающих пойти учиться на пилотов и техников. Они уверены в том, что это вполне возможно: в нашей стране от ненца-кочевника до советского пилота один шаг.

Так кончил свой рассказ нарьян-марский пилот Клибанов. В его словах чувствовалась большая воля и упорство. Он — молодой, но достойный соратник старого

„воздушного волка“, Сущинского. Им не мало приходится переживать здесь, летая над безжизненной тундрой, много приходится работать. Шутка сказать — два пилота обслуживают почтово-пассажирской связью весь округ, раскинувшийся на громадной территории! Но они довольны своей работой. Клибанова, например, уже совсем не тянет спокойная работа в Архангельске. Наоборот, целью своей жизни он поставил: обуздать тундру. И он обуздает ее! Тому порукой воля и упорство молодого непартийного большевика.

Мы засиделись, заслушались. В окно уже брезжил рассвет. Но рассказы были настолько любопытны, что мы с искренним сожалением прощались с собравшимися домой летчиками.

— Спасибо вам, товарищи, за рассказы, — сказал я им на прощание. — Из того, что сегодня услышали, мы сделаем выводы для себя. Многое мы приняли „к сведению и руководству“. И будьте уверены — ваш замечательный опыт мы передадим авиационной молодежи, которая только начинает летать в Арктике. Мы ей расскажем, как надо и как не надо летать!

Начинается Арктика

На другой день в 8 часов утра самолеты были готовы, но по трассе погода плохая. Нельзя сказать, что и здесь, в Нарьян-Маре, погода летная. Дует ветер. С Баренцова моря медленно плывут тяжелые, как горы, разорванные облака.

Сегодня летчик Фарих, отставший от нас, запросил из Усть-Цильмы погоду. Ему не повезло больше, чем нам: по трассе Усть-Цильма — Усть-Уса — Нарьян-Мар погода еще хуже. Он уже двое суток не может вылететь.

Пренеприятное занятие ожидание погоды! Все готово, машины в порядке, а лететь нельзя. Люди нервничают, поминутно бегают на рацию, надоедают радистам, требуют новых и новых сводок. Впечатление точь в точь такое, будто сидишь на чемоданах в вестибюле какого-нибудь вокзала и ждешь опоздавшего поезда. Еще два часа тому назад дежурный сказал, что поезд опаздывает на час, а теперь — ничего неизвестно. Поезд может притти с минуты на минуту и может опоздать еще на неопределенное количество часов. Тот, кому довелось испытать это состояние, поймет состояние экипажа моего звена.

Впрочем, для нас все это не было неожиданным. Мы перелетели Полярный круг и вступили в область Арктики, где погода меняется с умопомрачительной быстротой.

Арктика виртуозно испытывает терпенье летчика. В других местах земного шара дело обстоит проще: погода плохая — значит, сиди и спокойно жди сутки, двое, трое. Совсем не то в Арктике. Здесь шторм и пурга могут начаться неожиданно, продолжаться десять суток подряд и утихнуть внезапно. До тех пор, пока ученым не удастся разгадать многочисленные загадки Арктики, нашему брату — полярному летчику остается либо рисковать собой и машиной, либо запастись терпением и постоянно держать себя и свою машину в состоянии боевой готовности.

К 12 часам дня на северо-западе между землей и облаками показался просвет. Мы увидели голубое небо. Значит, за облаками ясно и ветер скоро очистит небо. Амдерма и бухта Варнека предупреждают: у них погода пока еще плохая, видимость 2—3 километра.

В 3 часа дня над Печорой показался самолет Фариха. Он догнал нас!

Скоро улучшилась погода по всей трассе. Можно вылетать. Пока мы запускали моторы, Фарих ушел вперед. Откровенно говоря, меня даже обрадовало его решение. „Фарих раньше нас сядет в Амдерме и поможет нам сесть", — подумал я.

Через 40 минут после пролета Фариха пошли в воздух и мы. Иванов по радио сообщил Амдерме о нашем вылете.

Пока счастье нам не изменяло и было нашим верным спутником. Обе рации работали превосходно: каждую минуту мы имели связь с землей и между самолетами. Аккуратов попрежнему вел звено строго по прямой. Стрелка компаса стояла как припаянная. Иногда казалось, что не на карте, а на белой пелене тундры прочертил он прямую линию курса и теперь по этой невидимой линии ведет самолет.

Мы уже два часа в воздухе, а погода — залюбуешься. С солнцем даже на холоде веселей. Только указатель скорости говорит о том, что прямо в лоб дует ровный и упорный ветер. Машины идут вперед со скоростью 150 километров в час, а могли бы развить 180.

— До Амдермы осталось 30 минут полета, — радирует Аккуратов.

— Правильно, это мы знаем, — ответил я и приказал Иванову узнать, опустился ли Фарих, который уже должен прилететь в Амдерму.

— Погода испортилась, — ответила Амдерма. — Видимость 2—3 километра. Фарих не прилетел.

Мной овладело беспокойство. За свое звено я был спокоен — мы сегодня будем ночевать в Амдерме. Но где же Фарих? Не случилось ли чего с ним? Неужели он еще не долетел? Ведь у него на борту шесть пассажиров...

Летчику в воздухе размышлять некогда. Машина почти целиком поглощает внимание. И он привыкает быстро принимать решение. Так произошло и сейчас. Пока в голове еще проносилось беспокойство о Фарихе, глаза уже внимательно ощупывали снежную поверх-

ность тундры: не покажется ли на ней Т-образная точка самолета Фариха? Но самолета не было. Зато внизу показалась кучка занесенных чуть не до крыш домиков — Амдерма. В стороне от поселка — хороший аэродром.

На земле мело. Длинные космы снега, как грязно-седые волосы, колебались на ветру. Сквозь этот поземок, вуалью обволакивающий землю, внизу все казалось нечетким и серым...

Сделали круг, два. Рассмотрели аэродром. Действительно, Фариха нет. Но почему нет ни людей, ни посадочных знаков? Почему не зажгли костры? Почему нас никто не встречает? Ведь Иванов предупредил зимовщиков о нашем прилете.

Кружим в воздухе, не зная, что делать. Смотрим — наконец-то! От домов отделилась черная точка — человек. Он погонял лошадь, спеша на аэродром. Ехать ему больше километра при сильном встречном ветре. Ждать придется долго.

Продолжаем кружить. Но вот Махоткину надоело это скучное занятие. Кое-как определив направление ветра по поземку, он смело развернулся и пошел на посадку. Я стал с тревогой следить за ним. Не трудно догадаться, что ждет самолет при такой погоде, если он не сядет строго против ветра! Поддует ветер под крыло, перевернет машину и авария! Но Махоткину удалось правильно определить направление ветра. Он хорошо посадил свой самолет. Я отнес это на счет счастливой случайности; облегченно вздохнув, я твердо решил летать до тех пор, пока мне не выложат знака.

Махоткин оказался находчивым. Уже через несколько минут после посадки все трое „махоткинцев“ легли на снег, своими собственными телами изображая посадочный знак. Увидев живое „Т“, я смело пошел к земле...

Все обошлось хорошо. Мой самолет остановился рядом с распростертым на снегу экипажем Махоткина. Товарищи живо вскочили; увидев их лица, я вскрикнул;

— Трите щеки снегом!

После московских четырехградусных морозов двадцатиградусный мороз с сильным ветром в несколько минут побелил щеки моих товарищей.

Тут подоспели встречающие. Они поддержали самолеты за крылья и мы благополучно подрулили к селению.

Увидев живое „Т", я смело пошел к земле

Пока механики с помощью зимовщиков укрепляли самолеты, у меня произошел следующий разговор с парторгом зимовки.

— Вы получили телеграмму о нашем вылете из Нарьян-Мара? — спросил я.

— Получили.

— Почему же не встретили?

— Эвон как метет! В десяти шагах ничего не видно... Мы были уверены, что вы в такую погоду не прилетите, вернетесь.

— Лучше бы не думали! — в сердцах сказал я. — Вы должны были принять все меры к тому, чтобы оказать нам помощь. Вам нужно было не только выложить посадочные знаки, но и расставить людей так,

чтобы они после посадки подбежали к самолету и помогли ему бороться с ветром.

— Люди-то мы не авиационные, — попробовал было оправдаться парторг, но вдруг вспомнив что-то быстро поправился: — впрочем, это не совсем так. Встречу самолетов мы возложили на старого летчика Лойка. Он-то нас и успокоил. «В такую погоду, — говорит, — они не могут прилететь“...

— Это не оправдание! Я думаю, что вы извлечете урок из всего этого и на обратном пути примете наши самолеты не так, как сегодня.

— Будьте спокойны, товарищ Водопьянов!

— На этом и помиримся!..

Мы действительно помирились и вслед за механиками вошли в отведенное нам помещение. Уют маленькой комнатки и приятная, ровная теплота примирили нас окончательно. И уже тоном беспокойства, а не раздражения, я спросил:

— А где же все-таки Фарих? Он раньше нас вылетел из Нарьян-Мара и уже давно должен быть здесь. Он обещал встретить нас. Тогда бы уже наверняка нам не пришлось терять столько времени понапрасну, рисковать самолетами, и... отмораживать щеки!

— О Фарихе мы знаем ровно столько же, сколько и вы, — ответил парторг. — Он даже не держал с нами связи.

— В самом деле? — изумился я. — Вот так штука...

Значительно позже мы узнали, что Фарих шел по компасу, отклонился от курса и вышел правее Амдермы. Когда он совсем уже собирался повернуть налево и исправить свою ошибку, он заметил два трактора, направляющиеся на восток, к берегу Карского моря. — „Куда могут итти эти тракторы? — подумал он. — Ясно, что они идут из Варнека, через Югорский Шар, на Амдерму. Здесь одна дорога. Выходит, что я ошибся, мне надо поворачивать вправо, а не влево“... Так он и сделал. Через 50 минут полета впереди показалось селение, совершенно не похожее на Амдерму. Он понял свою ошибку, но исправить ее было уже поздно:

на землю спускались сумерки. Фарих решил сесть и переночевать в селении. После посадки оказалось, что это Кара, расположенная на 175 километров восточнее. Значит, его первое предположение о том, что он отклонился вправо, было правильно и его сбили с толку злополучные тракторы. Они направлялись не в Амдерму, как предполагал Фарих, а в Кару...

Но мы ничего еще не знали об этом и вместе с зимовщиками Амдермы серьезно беспокоились о судьбе Фариха и его экипажа. Только поздно ночью, когда мы уже толковали о мерах, которые надо принимать, он прислал радиограмму: „Благополучно снизился в Каре, утром вылетаю в Амдерму“...

Амдерма — небольшой поселок, расположенный на берегу Карского моря. Не так давно здесь были открыты богатые месторождения ценного ископаемого — хлористого кальция, имеющего большое значение для производства алюминия.

В нашей стране богатствам не дают долго лежать в земле. Им быстро находят применение и они идут в дело, помогают нам строить социализм. Несмотря на отдаленность Амдермы от промышленных центров и почти полное отсутствие дорог, с каждым годом растет добыча драгоценного минерала. Убогий поселок быстро превращается в промышленный и портовый город.

Летом, во время навигации, в Амдерму приходит много судов. Они привозят сюда рабочих, строительные материалы, машины и, нагрузив трюмы рудой, отплывают назад.

Нелегко разгрузить пароход в Амдерме. Молодой город еще не имеет своего порта и судам приходится разгружаться и нагружаться далеко от берега, в открытом море. Карское же море давно снискало себе дурную славу у моряков. Оно изобилует подводными скалами и постоянно бурно.

Трудно подумать, что здесь, „на краю света“, у порога Арктики найдутся патриоты своего городка. Но они нашлись и здесь! Любо было слушать, с какой горячностью, с каким прекрасным, благородным чувством гордости, жители Амдермы развивали перед нами головокружительные перспективы своего города. Они рассказывали о том, как летом в двенадцати километрах от города начнется строительство нового порта, какая дорога к нему будет сооружена, сколько автомобилей промчится ежедневно по этой дороге. И они были твердо уверены, что трудности разгрузки и погрузки судов канут в область воспоминаний.

Вокруг Амдермы на много сотен километров тянется арктическая тундра. Она изобилует множеством мелких речек и травянистых болот. Мы же, пролетая над скованной морозом и покрытой толстым слоем снега тундрой, видели под собой только бесконечную ровную снежную пустыню без малейшего признака живой жизни.

Зимой над тундрой почти непрерывно дуют сильные ветры, сплошь и рядом достигающие силы шторма. Ветер поднимает в воздух тучи снега. Во время снежной бури здесь совершенно невозможно ни проехать, ни пройти. Все живое забивается в свои углы, вся жизнь замирает. Изобретательные жители полярных зимовок перехитрили суровую природу своего края. Рядом с домами тянутся непрерывные ряды кольев, связанных между собой крепкой веревкой. Эти „перила“ служат хорошую службу во время шторма и пурги. Только при их помощи зимовщики могут передвигаться без риска заплутаться и замерзнуть в двух шагах от собственного дома.

Утром — это было 1 апреля, — Фариху не удалось осуществить своего намерения: поднялась пурга. Она бесновалась целые сутки и мы сидели в отведенных

нам комнатах, не смея показать носа на улицу. Только 2 апреля погода немного наладилась. Не теряя ни минуты дорогого времени, мы занялись откапыванием и приведением в порядок самолетов, облепленных смерзшимся, как бы спрессованным снегом. За этим занятием нас и застал парторг.

— Вылетел, — радостно сказал он, — Фарих вылетел!

— Вот и хорошо, — откликнулся Махоткин, — часа через полтора будет.

Мы предполагали, что дувший с утра легкий ветерок — отзвук вчерашней пурги, и ждали, что он скоро стихнет. Время шло, а наши предположения не сбывались. Ветер крепчал. К половине дня он стал наглеть. Как бы пробуя свои силы, он нехотя перебрасывал с места на место охапки мягкого снега, еще не успевшего смерзнуться после вчерашней пурги. Стало похоже, что погода вновь хочет портиться, и это заставляло нас беспокоиться вдвойне: и нам вылетать небезопасно, и от Фариха ничего не слышно, хотя со времени его вылета из Кары прошло около двух часов — срок более чем достаточный, чтобы пролететь разделяющие нас 175 километров.

Мы еще надеялись, что Фариху мешает ветер и ждали его с минуты на минуту, установив дежурство на аэродроме. Однако не минуты, а часы проходили за часами, а его все не было.

Погода снова разыгралась не на шутку. Кара сообщила, что Фарих не вернулся и о его местоположении она ничего не знает. Оставалось предполагать одно: пилот потерял ориентировку, сделал вынужденную посадку и теперь пережидает погоду, а может быть и нуждается в нашей помощи...

К вечеру местные жители привели к нам неожиданного гостя. Странно было видеть здесь, за Полярным кругом, человека, одетого в москвошвеевское демисезонное пальто. Это был один из пассажиров Фариха. Отогревшись, он нам рассказал такую историю:

— Мы вылетели из Кары в двенадцатом часу утра

при хорошей погоде. Все шло хорошо и Фарих уже обещал: „с минуты на минуту будем в Амдерме". Вдруг, совершенно неожиданно, когда самолет шел над открытым, чистым ото льда, морем — почти одновременно остановились оба мотора. Пилот не растерялся. Пользуясь имеющимся запасом высоты, он с большим трудом перетянул полосу прибрежных торосов и посадил свою машину на береговом припае. Радио не работало и нельзя было сообщить о вынужденной посадке.

— Мы знали, — продолжал наш гость, — что сели где-то недалеко от Амдермы. Фарих даже указал направление. И мы, трое пассажиров, решили дойти до нее пешком. Двое из нас были одеты в теплые кухлянки, а я — как видите — в демисезонном пальто.

Вышли на берег. Усиливающийся ветер дул нам прямо в лицо. Часа через два товарищи устали и решили прилечь прямо на снег отдохнуть. Я тоже было лег, но скоро замерз. Вскочил и давай бегать. Побегал-побегал и заявил, что больше терпеть не могу, пойду. Товарищи остались отдыхать, а я, подгоняемый морозом, пошел вперед и, как видите, благополучно добрел до вас...

Он улыбнулся неопределенной, какой-то виноватой, улыбкой и добавил:

— Фарих просит доставить ему бензин...

На улице крепчал ветер и быстро темнело. До наступления ночи надо было оказать помощь двум беспечным спутникам нашего гостя и доставить бензин Фариху. На Севере сборы коротки, и через 15—20 минут к Фариху помчались нарты, нагруженные бочками с бензином. По пути они должны были подобрать пассажиров.

Утром Фарих благополучно спустился в Амдерме. Почти одновременно вернулись нарты. А пассажиров нет как нет. На розыски послали еще несколько нарт. Скоро вернулись и они. Обследовав весь район вынужденной посадки, они не нашли ни людей, ни их следов...

Ночью опять завывала пурга. Прислушиваясь к ее заунывному пенью, мы за чайником коротали медленные часы длинной ночи. Кто-то расспрашивал Фариха о том, как ему пришлось „куропачить“.

— Ему не привыкать, — засмеялся Махоткин. — Он уже „куропачил“ в 1932 году.

К Фариху помчались нарты.

— Рано смеяться, — заметил Бассейн. — Мы еще только начали перелет. Может и нам „куропачить“ придется...

— Да, не легко здесь летать, — задумчиво произнес я, ни к кому не обращаясь персонально.

— А где же легко? — живо отозвался Махоткин. — Конечно, в центральных районах нашего Союза погода более устойчива и там всегда есть где приткнуться, когда бы ты ни летел — зимой или летом. Но и там порой приходится не сладко нашему брату. Все задумались...

Ночь и чай подходили к концу...

Дальнейший путь наш лежал вдоль острова Вайгач, по восточному берегу Новой Земли, на мыс Желания, и дальше — через Баренцово море в бухту Тихую на Землю Франца-Иосифа. По маршруту нам было приготовлено много аэродромов — на Югорском Шаре, на зимовке острова Вайгач, в бухте Варнека. Все они являлись как бы запасными, на случай плохой погоды и на случай вынужденной посадки, так как из Амдермы мы должны были совершить беспосадочный пере-

лет до зимовки Маточкин Шар. Расстояние было небольшое и у нас вполне хватило бы горючего на беспосадочный перелет до следующего пункта маршрута — мыса Желания.

Повидимому успех первых дней уж начал кружить нам голову и Махоткин предложил лететь без посадки на Маточкином Шаре, прямо через Карское море до мыса Желания. Предложенный им маршрут сокращал путь на 200 километров. Но не это прельстило Махоткина. Он немало полетал над Карским морем весной и летом, во время навигации. Зимой же здесь никто никогда не летал. И Махоткину очень хотелось, чтобы мы были первыми, кому удалось провести ледовую разведку в Карском море зимой. Результаты наших наблюдений были необходимы Арктическому институту для составления ледового прогноза к предстоящей навигации.

Я задумался. Значение полета для меня было ясно. Моторы до сих пор работали хорошо. Если они и теперь не подведут — значит, мы слегка отклонимся от утвержденного маршрута, но все же на мыс Желания прилетим во-время, свою задачу выполним и попутно сделаем ценные научные наблюдения. Ясность задачи подсказывала решение.

— Идет, — ответил я после минутного молчания. — Только смотри, — обернулся я к Аккуратову, — веди прямо, не заплутайся.

— Есть, товарищ командир, — весело ответил штурман и мы вместе направились к машинам...

Неудача

Часов в двенадцать дня мы поднялись в воздух. Как и всегда, сделали круг над аэродромом. Я уже подошел к Махоткину, собираясь пристроиться сбоку. В этот момент он пошел на посадку. Что случилось? На все мои вопросы по радио он ничего не ответил и торопливо сел на аэродром.

Мне посадка совсем не улыбалась. Машины для длительного беспосадочного полета тяжело нагружены. Одного горючего было около тонны. Мой бедняга „Н-127“ имел на борту даже 800 килограммов перегрузки. Не выработав бензин, садиться опасно. И я решил не рисковать машиной, не садиться, а подождать Махоткина в воздухе.

Пока я кружил над аэродромом, Махоткин добрался до наземной рации и сообщил:

— В моторе моего самолета оказалось мало воды. Дольем и вылетим...

Мне хотелось в этот момент выругать его за такую беспечность. Подумать только: человек сам предложил лететь без посадки до мыса Желания и не позаботился о своей машине! Однако, я в воздухе — ругаться нельзя. Пришлось „сменить гнев на милость“ и, отложив все серьезные разговоры до более подходящего времени, я приказал ему поторопиться.

По моим расчетам на то, чтобы привести в порядок самолет, Махоткину понадобится не менее часа. Минут двадцать он уже возился. Значит, в моем распоряжении были верные полчаса, которые я смело могу потратить на поиски двух пропавших пассажиров Фариха. Я так и сделал: стал кружиться в районе вынужденной посадки Фариха, внимательно осматривая каждое темное пятно на поверхности льда или снега.

Погода благоприятствовала поискам. В небе ни облачка. Солнце яркими холодными лучами щедро поливало белую, заснеженную землю.

При хорошей погоде в Арктике далеко видно. Прямо впереди расстилались берега острова Вайгач, увенчанного полузанесенной снегом куполообразной сопкой. Где-то вдалеке маячила отчетливо заметная мачта радиостанции.

„Вся эта солнечная картина может через какие-нибудь полчаса-час закрыться, и сколько суток нам придется снова дожидаться хорошей погоды?“ — с досадой думал я. Но делать нечего, и я летал над берегом, не отрывая глаз от земли.

Долго кружился я, внимательно приглядываясь к тундре; замечая черные пятна, я низко спускался, но все было напрасно. Я убеждался, что это камни, а не люди.

Я вынужден был возвратиться к Амдерме, так и не обнаружив несчастных пассажиров Фариха...

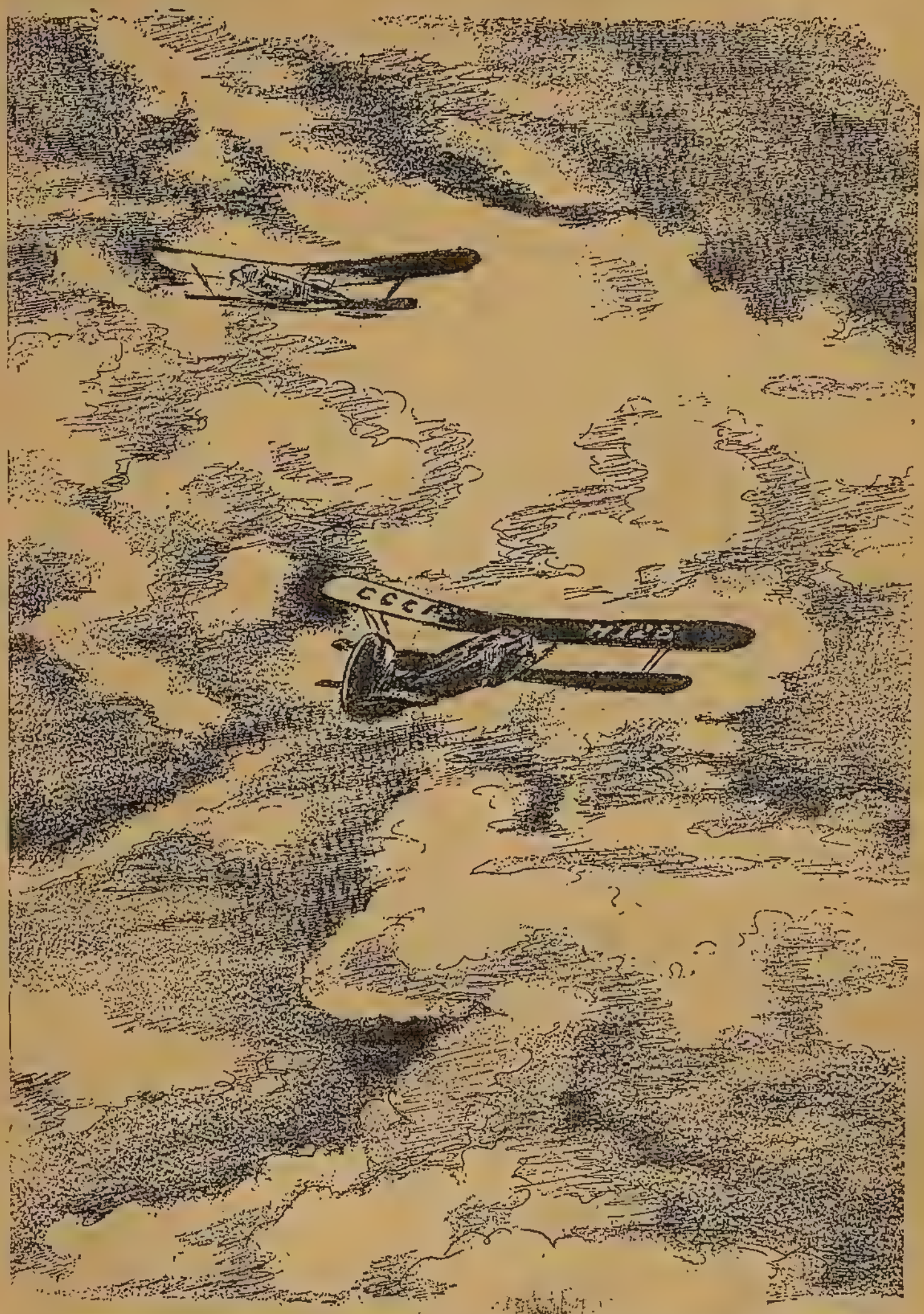
Махоткин уже рулил на старт. Через несколько минут он поднялся, и мы легли на курс.

Моторы работали хорошо. Вот уже пройдена береговая полоса, изломанный и торосистый прибрежный лед остался позади, и мы уже несколько минут идем над чистой водой, — над огромной полыньей, шириной в 28 километров. Она тянулась вдоль берега и нам так и не удалось разглядеть, где она кончается.

„Игра стоит свеч, — подумал я и мысленно одобрил свое согласие пойти прямо через море. — Разведка дает результаты. До сих пор считалось, что в это время года Карское море покрыто сплошным льдом. Оказывается, это далеко не так“.

Но предаваться размышлениям некогда. Надо спешить. Задержка в Амдерме может многого стоить. Кому неизвестно, что здесь погода меняется буквально на глазах. Вон уже слева стеной стоит сплошная облачность. Вдали — снегопад. Над нами уже не ясное небо, а рваные облака. В окнах изредка показывается солнце.

Полынья давно уже осталась позади. Мы летели в 100—120 километрах от берега. Еще недавно внизу часто мелькали большие разводья. Теперь под нами рас-



Махоткин развернулся на 180° и пошел к Амдерме

стилался более плотный лед. Разводьев все меньше и меньше.

Погода резко ухудшалась. Солнце скрылось, и мы летели под сплошной облачностью. Небо, как одеялом, покрыто серой тяжелой снеговой тучей, надвигающейся с севера. Со скоростью 180 километров в час мы шли ей навстречу...

Облачность медленно, но верно прижимала нас к воде. Постепенно снижаясь, мы за короткое время потеряли 400 метров высоты. Видимость ухудшалась с каждой минутой. Попали и в снегопад. Пришлось еще снизиться, и вот мы уже на высоте всего лишь ста метров надо льдами.

Не обращая внимания на коварство погоды, я продолжал продвигаться вперед, опасаясь одного: как бы не потерять самолет Махоткина. Пока впереди, в поле зрения, маячит черное пятно его самолета, — я спокоен.

В полете времени не замечаешь. Кажется, что оно летит вместе с самолетом и порой твоя быстрокрылая машина обгоняет его. Но механику кажется иначе. Он имеет дело с точными приборами, ревниво следит за временем. У него есть основания к этому. Каждая минута полета у него в памяти: мотор работал на таких-то оборотах, израсходовано столько-то горючего, осталось столько-то. Время от времени он докладывает:

— От Амдермы прошли 100 километров.

— Прошли сто пятьдесят...

— Двести...

Его доклады привычны и они рефлекторно фиксируются в мозгу, как показания одного из приборов. На этот раз доклад совпал с событием, мгновенно выбившим меня из однообразного состояния полета: шедший впереди самолет Махоткина неожиданно повернул обратно.

„Что с ним? — засверлила беспокойная мысль. — Почему он возвращается? Лететь еще можно: самолеты оборудованы приборами для слепого полета и бояться нечего. Неужели сдает мотор?“

Пока я недоумевал, Махоткин снова развернулся и пошел по прежнему курсу.

— У Махоткина что-то не ладится. Смотри, как он нервничает, — крикнул я Бассейну.

Флетонт кивнул головой и стал наблюдать за ведущим самолетом. Я иду попрежнему, не отставая от него.

Прошло еще несколько минут. Махоткин еще раз развернулся на 180° и пошел по направлению к Амдерме. Совершенно сбитый с толку, стал разворачиваться и я. Самолет как в молоко вошел в густые облака. Все пропало, все скрылось. Я инстинктивно нырнул вниз. К счастью облачность до земли не доходила...

Далеко-далеко впереди маячила черная точка. Догадался, что это самолет Махоткина. Ничего не оставалось делать, как дать полный газ и со скоростью двухсот с лишним километров догонять его.

Иванов беспрерывно давал свои позывные, вызывая Аккуратова, но связаться с ним так и не удалось: у него повидимому капризничала рация.

Мы шли обратно, но чутье летчика подсказывало мне, что мы идем не по тому курсу, по которому летели сюда. Погода резко изменилась к худшему. Мы, как видно, отклонились вправо от истинного курса и попали в ту самую тучу, которая час назад была слева от нас.

— Рация Махоткина молчит. Знает ли он о ее неисправности? Принимает ли он мои вопросы? Почему не делает никаких попыток хотя бы сигналами объяснить свое поведение?

Тысячи вопросов мучили меня. Силясь установить потерянную, но совершенно необходимую в совместном полете ясность, я с большим трудом нагнал самолет Махоткина и подлетел к самому крылу. Под его самолетом болталась антенна. Значит, Аккуратов работал. Открыл форточку и стал давать рукой знаки, чтобы он нас слушал по радио. Мне хотелось спросить у штурмана истинный курс. Но Махоткин продолжал

итти вперед. Вероятно, наши предположения оправдывались: у него действительно капризничает рация.

Мы шли обратным курсом уже около часа. Впереди показались смутные очертания берега. Значит, через 18—20 минут должна показаться Амдерма. Продолжая итти за Махоткиным, я крикнул своему механику:

— Мы вышли где-то правее Амдермы.

Тот покачал головой и ничего не ответил.

Сомнения пропали и неизвестность рассеялась. Все ясно: у Махоткина что-то стряслось с мотором и, не надеясь благополучно дойти до мыса Желания, он повернул обратно. Неисправность рации помешала ему своевременно сообщить мне об этом.

Успокоенный, я продолжал итти за самолетом Махоткина. Теперь до Амдермы — рукой подать. По моему приказанию Иванов уже вызывает ее, чтобы сообщить о нашем возвращении. Пусть приготовят знаки на аэродроме. И в этот момент, Махоткин снова повернул обратно...

Поворачивая вслед за Махоткиным в сторону, противоположную Амдерме, я несколько недоумевал, но не сомневался в правильности принятого Аккуратовым решения: я ему верил больше, чем себе, и считал, что раз он повернул — значит, нужно было поступить именно так, а не иначе: „Вот как может обманывать пресловутое чутье летчика! — думал я. — То ли дело приборы! Точный расчет, точные приборы, умение приборами пользоваться — и вот, пожалуйста: молодой штурман Аккуратов оставляет в дураках старого летчика Водопьянова...“

Не только я — весь мой экипаж думал так, а Бассейн даже подтрунивал надо мной:

— Отклонились вправо, — издевался он, вспоминая мои слова. — Эх, ты, штурман! Кто же оказался прав? Где же Амдерма? Тебе только поверь — ты, как Фарих, приведешь в Кару...

Я молчал, сосредоточив все внимание на картине, расстилавшейся под самолетом. На севере эти картины

не отличаются разнообразием. Здесь нет ни лесов, ни степей, ни сел, ни городов — всего того, что оживляет пейзаж центральной части СССР. Там летишь — и кажется, что под тобой огромная палитра и на ней какой-то неведомый художник все время мешает краски. Здесь же под тобой все окрашено в один цвет — белый. Снег и лед. Изредка промелькнут черные пятна — камни или вода. И им радуешься так же, как хорошей погоде. На темных пятнах отдыхает глаз, до рези утомленный белым однообразием. Зацепившись глазом за эти пятна, чувствуешь себя лучше, приобретаешь так необходимое в полете чувство высоты, знаешь сколько сотен или десятков метров отделяет тебя от земли. Все же остальное время приходится, что называется „верить на слово“ альтиметру, — занятие не из приятных.

Почему? Да хотя бы потому, что при резком снижении самолета показания альтиметра запаздывают, на небольшой высоте он предпочитает врать, а не показывать правду. Кроме того, он приспособлен отмечать высоту полета только *по отношению к уровню моря*. Альтиметр не признает неровной почвы и не может чувствовать *истинной высоты* полета в то или иное время. Сколько летчиков разбили свои машины благодаря предательским показаниям альтиметра! Вспомним о челюскинской эпопее. Демиров и Бастанжиев, направлявшиеся на выручку челюскинцев, потерпели аварии в снежных пустынях Чукотки, не долетев даже до Анадыря. А они считались неплохими военными летчиками! В чем же дело? А дело в том, что когда в плохую погоду летишь над снегом, линия горизонта пропадает. Сверху бело и снизу бело. Глазу зацепиться не за что. Определить истинную высоту полета на глаз не по чему. Карты неточные. Сопки внизу немерянные. По карте — долина, а внизу громоздится гора. Демиров с Бастанжиевым летели именно в такую погоду, руководствуясь только альтиметром и картой. Прибор показывал 100 с лишним метров высоты, а карта — долину. Вдруг толчок, треск, грохот и Демиров очнулся по шею в

снегу с сектором газа, зажатым между пальцами. Оказалось, что под ним была не долина, а покрытый снегом склон сопки. Не заметив склона, летчик на полном ходу врезался в гору. Машина, конечно, в щепки, а сам Демиров остался жив только потому, что мягкий глубокий снег смягчил страшный удар. Бастанжиев разбил свой самолет при точно таких же обстоятельствах, совпадающих в мельчайших деталях...

Не веря предательским показаниям альтиметра, я до рези в глазах вглядывался вниз, стараясь уловить смутные очертания снеговых равнин, расстилавшихся внизу. По моим предположениям теперь мы шли уже над островом Вайгач. Я знал, что восточное побережье острова ровно и только в середине есть 90-метровая сопка. И все же то, что я видел внизу — никак не радовало. Однообразный серовато-белый цвет заснеженной земли одинаков с такими же по окраске облаками неба. Порой трудно различить, где кончается земля и начинается небо. Резкая линия впереди, которую мы привыкли называть горизонтом, на этот раз отсутствовала. Это еще более затрудняло и без того тяжелый полет.

Впереди показалась решетчатая радиомачта. В пустынных местах Севера мне еще не приходилось встречать подобных сооружений, здесь же оно было тем более неожиданно. Удивленный, я спросил механика:

— Что это за рация?

— Такие мачты есть и на комсомольской зимовке острова Вайгач и на Югорском Шаре. Которая из них — не знаю.

— Вайгач, — твердо определил я.

Неподалеку от мачты — расчищенный хороший аэродром, с большими цветными флагами по углам.

Аэродром разрешил мой безмолвный спор с Аккуратовым. Стало совершенно ясно, что под нами один из *запасных* аэродромов. Все они, если смотреть с нашего обратного курса, расположены *правее* Амдермы. „Значит Аккуратов все же ошибся, — решил я. — Мы повернули обратно в нескольких километрах от Ам-

дермы, и теперь усугубляем эту ошибку. Вообще же с Махоткиным сегодня что-то случилось — он нервно ведет машину. Надо брать команду в свои руки"...

Я круто изменил режим полета и сделал круг. После круга Махоткин должен перейти в мое подчинение. Но он, не обращая внимания на мой приказ, продолжает итти впереди. Не заметил. Случается: погода плохая, летчик нервничает...

С большим трудом я снова догнал его и, стараясь обратить на себя внимание, начал качать свой самолет с крыла на крыло. Опять никакого ответа!

Неожиданно мой самолет попал в снегопад, и я больше угадал, чем увидел, что Махоткин развернулся и пропал в бешено-крутящемся снегу пурги.

Что делать дальше? Искать Махоткина? Опасно. Самолеты, не заметив друг друга, могут столкнуться в воздухе. Опасаясь столкновения, я тоже развернулся и пошел назад, рассчитывая отыскать по знакомой радиомачте замеченный раньше аэродром и сесть на него. Но погода испортилась и здесь. Мне долго пришлось носиться взад и вперед, в поисках пропавшего в пурге аэродрома.

В воздухе неспокойно. С каждой минутой труднее лететь. Бессильный против ударов возмущенной стихии, самолет то прыгает вверх, как гигантская лягушка, то камнем проваливается вниз, то начинает предательски легко скользить на крыло. На разворотах особенно сказываются чудовищные перегрузки. Машину трясет, скорость то увеличивается, то уменьшается. Бывают минуты, когда ждешь, что вот-вот лопнет какой-нибудь узел и вся машина рассыплется на куски. А снег беснуется, кружит, несется навстречу, налипая на стекла лимузина. Стекла уже давно залеплены снегом; пришлось открыть форточки. То и дело приходится прибегать к приборам.

Мачта, окутанная мириадами несущихся в воздухе снежинок, будто одета в прозрачное белое платье. Ветер рвет и треплет ее снежное одеяние. И кажется, что мачта мерно покачивается под его ударами...

А аэродрома все нет и нет. Пропали флаги!... Отчаявшись вновь найти пропавшую площадку, я уже собирался сесть на берегу Карского моря, когда подо мной мелькнули цветные флаги. Наконец-то! Ни на минуту не упуская из поля зрения спасительного аэродрома, по флагам определил направление ветра, сделал крутой разворот и сел. Навстречу самолету бежали люди.

С помощью подбежавших, несмотря на снегопад и порывистый ветер, нам удалось подрулить к самой зимовке и закрепить свой самолет. Быстро спустили воду и укутали мотор чехлами. Убедившись, что ни пурга, ни мороз уже ничем не угрожали нашей машине, замерзшие и запушенные снегом, мы ввалились в домик, быстро разоблачились и осмотрелись кругом.

Мы стояли в чистенькой, теплой и уютной комнате. Электрическая лампочка ярким светом заливала простую мебель, портреты и бросающийся в глаза плакат на стене. Повидимому, мы попали в „кают-компанию“. Так на всех зимовках одинаково называют общую комнату, которая служит и столовой, и клубом, и комнатой отдыха в одно и то же время.

— Принимайте незваных гостей, — сказал я.

— Долгожданных, — поправил кто-то из зимовщиков.

— Как долгожданных? Мы куда попали?

— На комсомольскую зимовку острова Вайгач.

— Я так и думал! Так почему же долгожданных? Ведь по маршруту мы не должны были у вас садиться.

— То по маршруту, — засмеялся т. Степанов, начальник комсомольской зимовки. — А мы свою погоду знаем и ждали вас, даже специальный номер стенгазеты выпустили.

Тов. Степанов подвел нас к стенгазете, которую мы приняли за плакат. Действительно, вся большая, любовно разрисованная газета, была посвящена нашему прилету.

— Как видите, — сказал Степанов, — не даром трудились. Счастье нам улыбнулось. Вы прилетели. Только

жалко, что вместе с вами не сел Махоткин...

Тронутые такой заботливостью, мы щедро наградили комсомольцев свежими газетами и литературой. Я очень сожалел, что многочисленные письма, адресованные комсомольцам, мы оставили в Амдерме, поручив их доставку, как обычно, на собаках.

Несмотря на теплую встречу, всю эту ночь мы чувствовали себя отвратительно. Я ежечасно запрашивал по радио Амдерму и другие станции о том, нет ли каких сведений от Махоткина. Все станции его слушали, но он упорно молчал...

Молчание Махоткина можно было объяснить только одним: он терпит бедствие. Если бы он сел благополучно, он сумел бы заставить заговорить свою аварийную рацию и сообщить о себе. Беспокойство за товарищей отогнало все мысли о сне. Но чем мы можем помочь им? На землю спустилась ночь, на земле бесчинствует пурга. Ночью в такую погоду вылетать на розыски бессмысленно. Вместо того, чтобы оказать помощь товарищам, — сам усядешься где-нибудь и будешь ждать помощи. Оставалось только одно: сидеть в тесной комнатке рации и ждать вестей.

Коротали ночь вместе. Обрадованные нашим прилетом зимовщики тоже не хотели расходиться. Ведь для них это было большое событие. Такое событие здесь не каждый год бывает.

За разговором время летело быстро. Сперва мы едва успевали отвечать на сотни вопросов зимовщиков о московских новостях. Они интересовались всем: что идет в Большом театре, много ли товаров в магазинах, видели ли мы новые советские автомобили „Зис“ и „М-1“, какие экспедиции пойдут летом в Арктику и т. д. Мы старались возможно подробнее ответить на все вопросы. Во второй половине ночи их любопытство иссякло. Махоткин молчал попрежнему.

И тогда мы поменялись ролями. Теперь уже задавали вопросы мы, а зимовщики отвечали. Нам хотелось побольше узнать об острове и т. Степанов охотно прочел нам целую лекцию.

— Вы знаете по картам, — начал он, — что наш Вайгач — небольшой остров. За зиму мы не раз исходили его на лыжах вдоль и поперек. В длину он едва достигает 105 километров, а в ширину и того меньше — всего 44 километра. Когда-то здесь была хорошая охота, водилось много северных оленей. Они забредали сюда зимой с материка, переходя на остров по льду замерзавшего Югорского Шара. Наш безлюдный островок густо покрыт тундровым мхом, а кое-где встречаются и заросли низкорослого полярного ивняка, до которого олени большие охотники. Еще в царское время хищнической охотой дикие олени на Вайгаче были уничтожены. Теперь у нас только изредка можно встретить небольшие стада домашних оленей, принадлежащие кочевникам-ненцам с материка. Остались песцы, да изредка забредет с моря путешествующий на льдине белый медведь. Зато летом приволье охотнику! Птицы и рыбы на нашем острове сколько хочешь.

Наш остров богат еще кое-чем, поважнее птицы и зверя. Вплоть до прошлого года мы каждую навигацию отправляли на материк солидную порцию добытой рабочими бухты Варнека свинцово-цинковой руды. Существованием рудников мы обязаны ученому-геологу Шенкману. В 1925 году он был на Вайгаче проездом и совершенно случайно обнаружил на берегу бухты Варнека небольшие кусочки руды — так называемого „свинцового блеска“. Он взял с собой несколько кусочков, исследовал их в лаборатории и получил неожиданный результат: в нашем „свинцовом блеске“ оказалось 20 процентов свинца и 18 процентов цинка. В 1927 году тот же Шенкман обследовал вайгачские месторождения и пришел к выводу, что свинец, цинк и медь здесь лежат чуть ли не на поверхности земли, что их запасы исчисляются десятками тысяч пудов. С тех пор в бухте Варнека шла добыча свинца и цинка.

Сейчас варнекские месторождения выработаны; идут новые разведки и они позволяют надеяться, что руда есть не только в бухте, но и по всему западному побережью острова.

Пожалуй, больше, чем свинцово-цинковыми рудниками, бухта Варнека известна как одна из наиболее удобных в Арктике стоянок для морских судов, идущих через Карское море в восточный сектор советской Арктики. Природа настолько хорошо защитила ее от ветра и бурных волн Баренцова моря, что большие корабли и идущие на ледовые разведки гидросамолеты могут в ней свободно переждать шторм.

Парьян-Мар — Амдерма — Вайгач — вот линия большевистского наступления на Север. Мы отвоевываем у Арктики одну за другой богатейшие области, разрабатываем скрытые тысячелетиями природные богатства, обогащаем ими нашу прекрасную родину. Краткая история вайгачской руды лишний раз подтверждает высказанную многими учеными мысль о том, что Арктика таит в себе неисчерпаемые богатства.

Товарищ Степанов увлекся своим рассказом. Когда он окончил, окна чуть-чуть побелели, предвещая скорое наступление рассвета. Махоткин молчал попрежнему. Значит, решено: утром вылетаем на розыски. Попросив дежурного радиста не отходить от аппарата и в случае чего разбудить меня, — я решил немного отдохнуть перед полетом.

Утром меня разбудил Бассейн и доложил, что машина готова. Погода улучшилась. Снегопад прошел. Облака поднялись высоко и большими неровными кучами быстро передвигались на северо-восток. Изредка проглядывало солнце.

Через несколько минут мы поднимемся с гостеприимного аэродрома и пойдем на поиски Махоткина.

Где он? Что с ним? Цела ли машина? „Попался и ты, товарищ, в лапы к Арктике. Где-то ты „куропачишь“ теперь?“ — невольно подумал я, вспомнив, как Махоткин шутил над несчастьями Фариха в Нарьян-Маре.

Комсомольцы высыпали на аэродром и окружили наш самолет. Я поискал глазами радиста, хотел последний раз спросить: нет ли чего от Махоткина? Но радиста среди зимовщиков не оказалось, он не бросил поста...

Я от души пожал руки заботливым людям, которые нас так хорошо встретили, и полез в кабину. Мотор взревел на полных оборотах и мой верный „Н-127“, как бы чувствуя важность предстоящего полета, легко оторвался от снега и пошел в воздух.

Верхние крылья и фюзеляжи обеих наших машин были покрашены в красный цвет, хорошо заметный на снежном белом фоне. Пришла пора воспользоваться плодами нашей предусмотрительности. Но, увы, и она не помогла! Я несколько раз пересек Вайгач, а самолета Махоткина нигде не обнаружил. Решив для себя, что дальнейшие поиски бесполезны, я вышел на Югорский Шар и увидел около зимовки хороший аэродром. Здесь нас тоже ждали.

Взял направление на Амдерму. Прямо передо мной стоял, как высокая черная стена, тяжелый облачный фронт. Нехорошее предзнаменование! Прежде чем уходить от хорошей погоды и хорошего аэродрома на Югорском Шаре, нужно узнать погоду в Амдерме.

На призыв Иванова почти моментально откликнулся амдермский радист. В уши посыпалась дробь азбуки Морзе:

— Я вас слушаю...

— Передайте погоду...

— Погода у нас...

Какая у них погода, мы так и не узнали. Легкомысленный радист на полуслове оборвал передачу сводки и неожиданно спросил:

— Иванов, ты знаешь новость?

— Какую? — не утерпел Иванов.

— Пассажиры Фариха нашлись! Сами пришли...

Услышав, что „Рутуй“ (позывные рации моего самолета) работает с Амдермой, в передачу ввязались еще три станции: Вайгач, Югорский Шар и бухта Варнека. Радисты словно с ума сошли. Перебивая друг друга, каждый передавал свое. Вайгач интересовался, обнаружили ли мы Махоткина? Югорский Шар уговаривал нас сесть. Бухта Варнека невозмутимо по цифровому коду резала метеосводку. Амдерму совсем забили, и она смолкла...

Тем временем мой самолет упорно продвигался к цели. Мне некогда было ждать, пока Иванов наведет порядок в эфире. К счастью, мои опасения не оправдались — облачный фронт оказался далеко за Амдермой. И когда я разворачивался над аэродромом, прицеливаясь, прежде чем пойти на посадку, Иванов передал записку:

— Связался с Амдермой. Сейчас получу погоду...

Это граничило с насмешкой, и я вспылил:

— На какой же чорт мне твоя погода? Мы в Амдерме, я иду на посадку.

Иванов взглянул вниз и рассмеялся.

В Амдерме попрежнему ничего не знали о судьбе Махоткина. Меня не покидала мысль о пропавшем товарище. „Где он? — сотый раз задавал я себе вопрос, — что с ним?“.

После прилета я несколько часов не выходил из амдермской радиостанции, непрерывно запрашивая все ближайшие рации полярных зимовок об одном: не знают ли они что-нибудь о судьбе Махоткина? Неведение продолжалось долго — вплоть до того, как комсомольцы с зимовки о. Вайгач прислали радостную радиограмму:

— Сейчас на нашем аэродроме благополучно снизился Махоткин. Экипаж здоров, машина в порядке...

Беспокойство мгновенно сменилось радостью, а

радость — нетерпеливым ожиданием. Ведь из коротенькой радиограммы ясно только главное: Махоткин, экипаж и машина целы. Но неясно не менее важное: где они сидели, почему сели, почему так долго не давали знать о себе? На все мои запросы радист комсомольской зимовки неизменно отвечал:

— Товарищи прилетели крайне утомленные. Сейчас они спят...

Я вспомнил о заботливых комсомольцах, о выпущенной „на счастье“ стенгазете и подумал: „Молодцы ребята! Они наверное так же хорошо встретили и Махоткина. Ведь им очень хотелось его видеть“...

Через несколько часов Махоткин прилетел в Амдерму. Здесь я ему и Аккуратову учинил форменный „допрос с пристрастием“.

— Почему вы кружились в Карском море? — начал я.

— Это пусть штурман скажет, его вина, — заявил Махоткин.

— Послушаем штурмана.

— Первый час полета прошел благополучно, — начал Аккуратов. — Потом ни с того, ни с сего заходила компасная стрелка. Зная, что мы находимся недалеко от магнитного полюса, я подумал: „не попали ли мы в магнитную бурю?“ Два раза изменили курс на 180° — никакого результата. Стрелка попрежнему вертелась, как карусель. Погода плохая. Лететь без компаса нельзя. Решили вернуться. Только после посадки выяснили, что никакой магнитной бури не было. Просто отскочил плохо прикрепленный провод динамки рации, попал на массу самолета и стал искрить. Искра сильно действовала на компас. Кстати — по этой же причине у нас не было радиосвязи. Мы-то вас слышали хорошо, а ответить не могли...

Выслушав штурмана, я задал вопрос пилоту:

— Почему ты не пошел за мной, когда я сделал круг?

— Если бы я видел, я бы пошел с радостью, — ответил Махоткин. В том-то и дело, что я был в таком

напряжении, что кроме своих приборов ничего не видел. Даже мачту радии на Вайгаче проглядел. И только случайно заметил мелькнувший внизу какой-то домик. Сразу же решил садиться. Не теряя времени — развернулся. Невдалеке от домика оказалась покрытая снегом ровная бухта. С большим трудом, совместными усилиями всего экипажа, определили направление ветра. Сел благополучно. Подрулил чуть не к самому домику. Вижу — на козлах растянуты медвежьи шкуры, около них бродят три собаки — одна хромая, две какие-то скучные. „Три инвалида", — определил Ивашина. Выключили мотор, зачехлили, укрепили машину и вошли в дом. Холодно. Как видно, хозяева уехали давно. На стене висит винтовка, на столе продукты, у печки дрова. Все, что нам нужно. Сейчас же затопили печку, согрелись, приготовили обед и, закусив, улеглись отдыхать. Впрочем мне лично заснуть так и не удалось — не давало спать беспокойство за вас. Ведь мы не знали, что вы сели на хорошем аэродроме...

— На другой день, — продолжал Махоткин, — погода улучшилась. Мы вышли из дома и увидели, что рядом стоит тригонометрическая вышка. Поднялся на нее и сразу определил место, где мы находились. Это был мыс Болванский на острове Вайгач. Километрах в десяти на восток вздымалась решетчатая радиомачта комсомольской зимовки. Ну, а остальное и так ясно...

— Ясно! — подытожил я. — Больше отклоняться от маршрута не будем!..

Идем по маршруту

Амдерма оказалась еще более гостеприимной, чем комсомольская зимовка острова Вайгач. Но между их гостеприимством большая разница. Комсомольцы нас хорошо, организованно встретили и проводили, а Амдерма... не отпускала целых два дня! Правда, зимовщики в этом были менее всего повинны. Крепче дружеских уз нас держала плохая погода.

Только утром 6 апреля первый раз проглянуло солнышко. Мы решили лететь, несмотря на то, что черные тучи на горизонте не предвещали ничего хорошего. Мы не боялись этого, так как знали, что в конечном пункте нашего сегодняшнего перелета — в Маточкином Шаре — погода хорошая.

Поднялись в воздух и пошли на север, строго придерживаясь маршрута.

После первого часа полета позади остались и остров Вайгач и...летная погода. Карские ворота встретили нас таким густым туманом, что я в мгновение ока потерял идущий впереди самолет Махоткина. Опасаясь воздушного столкновения, я добавил обороты мотору и по приборам стал пробиваться вверх через туман. Это — мой любимый способ борьбы с ним. Впрочем, и он имеет свою опасную сторону — обледенение самолета...

Обледенение самолета обычно начинается во время полета в облаках или тумане при температуре от нуля до четырех градусов мороза. Раздробленные пропеллером частицы тумана в виде мельчайших капелек оседают на плоскостях, фюзеляже и хвостовом оперении, замерзают и скоро весь самолет покрывается тонкой корочкой льда. Эта корочка не представляет особой опасности и о ней не следовало бы много говорить. Вся беда в том, что на лобовой части крыла, шасси, киля и стабилизатора ледяной слой из безобидной корочки быстро превращается в толстый нарост. Одно-

временно лед интенсивно нарастает и на лопастях винта. Под влиянием центробежной силы он время от времени срывается с винта большими кусками и с огромной силой бьет по крыльям самолета, нередко пробивая их насквозь. Нарастание льда на винте создает сильную тряску мотора, что почти неизбежно влечет за собой аварию.

Ясно, что непрерывное нарастание льда на всей лобовой части самолета изменяет его полетный вес. На больших машинах (вроде „АНТ-25“) за короткое время нарастает столько льда, что его вес приходится исчислять *тоннами*. Это мешает полету.

Однако в конечном счете, не в утяжелении самолета основная опасность обледенения. Важнейшей частью каждого самолета является крыло. От совершенства его формы зависит скорость самолета. Поэтому профиль крыла рассчитывается конструктором с большой точностью. Для окраски выбираются особые сорта лаков, не изменяющие очертаний крыла, придающие ему большую гладкость, большую обтекаемость. И вдруг на этой самой точной, самой совершенной части самолета появляются безобразные наросты! Они опрокидывают расчеты конструктора, изменяют центровку самолета, снижают его скорость и все летные качества настолько, что обледенение нередко приводит к вынужденной посадке, а иногда и к гибели самолета.

Техника самолетостроения непрерывно движется вперед. Самолеты становятся все более совершенными. Части, имеющие большое лобовое сопротивление (например, шасси), тщательно зализываются или совсем убираются внутрь машины во время полета. Самолетам придается наиболее удобообтекаемая форма. Все это уменьшает лобовое сопротивление, увеличивает скорость. Но *несмотря на совершенство новых самолетов, опасность обледенения для них остается прежней.*

Мысль авиационных конструкторов много лет бьется над разработкой надежного средства борьбы с обледенением. В авиационных кругах ходит множество всяческих проектов. Многие даже проверялись в воздухе.

По добиться положительных результатов до сих пор еще никому не удалось.

Одни конструкторы пытались бороться с обледенением самолета тем, что смазывали его плоскости специальным маслом. Как и следовало ожидать, смазка ни к чему не привела. Лед, как злостный вредитель, всасывался в кромку крыла... Другие пытались бороться с обледенением механическим путем. Они покрывали лобовую часть крыла резиновой оболочкой, проложив под ней резиновые же шланги. Для борьбы с обледенением этим способом нужно было наполнять все эти шланги сжатым воздухом. Расширяясь подо льдом, шланги заставляют его трескаться. Таким образом, аппарат, по мысли изобретателей, должен был непрерывно разрушать ледяной нарост на кромке крыла и тем самым предохранять самолет от обледенения. Но к сожалению, этот аппарат хорошо работал только в воображении изобретателя, а не на самом деле... Третьи призвали на помощь электричество. Они оплели всю лобовую часть крыла проводом. Нагреваясь под действием электрического тока, он должен был растопить ледяные наросты. Но и этот проект постигла неудача... Словом, десятки конструкторов работали над разрешением этой проблемы, но конкретных, положительных результатов их работы мы, летчики, еще не видим. Предложена масса проектов, но ни один из них, к сожалению, не может быть признан сколько-нибудь надежным средством борьбы с обледенением.

Меня считают „пилотом для любой погоды“. Прежде чем завоевать это почетное звание, мне пришлось много помучиться, осваивая полеты в тумане и в сплошной облачности, овладевая слепым полетом. Само собой разумеется, что мне десятки раз приходилось попадать в обледенение и с риском для жизни уходить к земле. В такие минуты казалось, что без сожаления отдал бы половину жизни за настоящее средство против обледенения.

Сейчас, пробивая туман, я больше всего боялся обледенения самолета. Хуже всего, что пришлось вести

машину слепым полетом, а в это время все внимание летчика сосредоточено на приборах.

— Следи за крыльями, — крикнул я Бассейну. — Как только появится лед — сигнализируй...

Улучив минутку, я сам осмотрел крылья. Как на зло стекла кабины заиндевели, ничего не видно. Открыл обе форточки и сразу же отлегло от сердца: на крыльях не было ни малейших признаков обледенения.

На высоте 1700 метров мы вынырнули из тумана и увидели солнце. Оно показалось ярким, слепящим, наверно потому, что нам долго пришлось пробыть в сплошном молоке тумана, сильно напрягая зрение.

Пока мы пробивались вверх, Иванов несколько раз вызывал по радио Махоткина и сообщал ему о нашем положении. Ответа он так и не получил. По-видимому, у Махоткина опять неисправна рация. Малоутешительный вывод! Не успокоившись на нем, Иванов попытался разыскать Махоткина через соседние зимовки. Заодно он справлялся и о погоде.

Первым ответил Маточкин Шар:

— О Махоткине ничего не знаем. Погода у нас хорошая. Ясно. Видимость свыше 50 километров.

Вслед за Маточкиным Шаром дружным хором отозвались зимовки Вайгача. Иванову даже пришлось устанавливать очередь, иначе он рисковал ничего не понять. Из переговоров выяснилось, что на Вайгаче погода начинает портиться, а о Махоткине ни слуху, ни духу.

На первый взгляд может показаться странным, что составленная Ивановым сводка погоды меня успокоила. „Волноваться нечего, — думал я. — Раз Махоткин не сел на Вайгаче, значит летит. Не в пример мне, он не любит пробивать туман вверх, предпочитает мучиться, но видеть землю. Впереди же попрежнему хорошая погода. Компас в порядке. Можно итти и над туманом“.

Предоставив Иванову разыскивать Махоткина, я принял решение итти вперед.

Так мы шли еще около часа. Безмятежно сияло солнце. Высоко над нами ходили редкие перистые облака. Внизу расстилалась молочно-белая пелена кучевых облаков, похожая на застывшее море. По ней проворно бежала маленькая тень нашего самолета, окруженная ореолом радуги.

Судя по времени и скорости полета, Карские Ворота остались позади и под нами должна быть Новая Земля. На белой поверхности расстилавшегося внизу тумана начали появляться темные пятна и окна. В одном из окон мелькнули очертания полузанесенного снегом берега. Все в порядке! Компас не подвел, мы идем правильно. Радость немного омрачалась необходимостью прекратить спокойный полет и итти вниз, под облака. До Маточкина Шара недалеко. Несколько заснеженных домиков — не город, их можно и не заметить в окно. Придется потом возвращаться. Лучше уж лететь наверняка.

Рассчитывая, что туман не доходит до земли, я нырнул в одно из окон. Расчет не оправдался. Пришлось снизиться до 20 метров и даже на этой ничтожной высоте стоял туман. Видимость очень слабая. Если бы подо мною была тундра, покрытая снегом, как белой скатертью, я не рискнул бы итти над ней бреющим полетом, а полез бы опять вверх. Но под нами была резко очерченная поверхность — слева берег, справа змейки разводий[1]. Раз внизу видны черные пятна — „пестрит“, как говорят полярные летчики, — можно, не прибегая к приборам, держать самолет правильно по отношению горизонта и, значит, итти бреющим полетом.

Трудно итти бреющим полетом в тумане и над ровным местом. Когда же необходимо придерживаться извилистого, неровного берега, — трудности увеличиваются в десятки раз. Летишь... Вдруг прямо перед тобой вырастает черная скала. Еще мгновенье — и твой самолет, врезавшись в нее, разлетится в щепы. Кру-

[1] Открытая вода среди льдов. *Ред.*

тым виражем, ставя машину на крыло почти перпендикулярно к земле, разворачиваешься и уходишь от опасности. Не успеешь стереть рукавом выступивший на лбу холодный пот — потерял берег. В чем дело? Оказывается, берег так же круто повернул направо. Снова разворачиваешься и „догоняешь“ берег. Очертания его прихотливы и резки, предусмотреть их нельзя; в силу необходимости приходится вертеть самолетом то вправо, то влево так, чтобы линия полета точно совпадала с очертаниями побережья. Не преувеличивая можно сказать, что весь такой полет проходит на нервах летчика. Недаром сто с небольшим километров, пройденные бреющим полетом над берегом Новой Земли, показались мне тысячей...

Мы шли очень низко, чуть-чуть не касаясь лыжами прибрежных торосов. Наученный горьким опытом, Иванов убрал антенну, опасаясь, как бы она не оборвалась, зацепившись за торосистый лед. Рация не работала. И нужно признаться (я хочу быть до конца правдивым), что все это время настроение у нас было не из важных. Я вздохнул свободно только после того, как заметил впереди просвет и как только кончился туман. Буквально через минуту мы уже имели 500 метров высоты.

Ясно. Мучивший нас туман оборвался и стеной отходил назад. Иванов по радио сообщил на зимовку Маточкин Шар:

— Скоро будем, приготовьте костры...

Сев на аэродроме Маточкина Шара, я мог с полным правом заявить: „Арктику завоевывают комсомольцы“. Начальник полярной станции т. Шоломов приветствовал нас:

— Привет от *комсомольской* зимовки, — сказал он.

— Здесь тоже комсомольцы? — изумился я.

— Комсомольцы, — подтвердил т. Шоломов. — И не только мы. Вот еще комсомолец стахановец-зверобой

товарищ Ковров. Он с самого залива Клокова приехал на своих собаках встречать вас...

Я крепко пожал руку низкорослому, плечистому пареньку в широкой ненецкой малице.

— Зверя много? — спросил я своего нового знакомого. — План выполняете?

— За план будьте спокойны. Мы — стахановцы...

— Товарищ Ковров прав, — заметил начальник зимовки. — Мы провели на зимовке стахановский месячник имени десятого съезда комсомола и годовой план заготовки пушнины уже выполнили на 270 процентов. Такого большого количества пушнины тут в хорошие песцовые годы не сдавали...

Рядом с Шоломовым стоял стройный, голубоглазый молодой человек с приятным запоминающимся лицом. В глазах его пробегали какие-то беспокойные искорки, точно он был в чем-то виноват перед нами. „Вот растерялся парень, — подумал еще я. — Надо его ободрить". И спросил:

— Вы тоже комсомолец?

— Конечно! У нас все — комсомольцы.

— А вы что делаете на зимовке?

— Я радист...

Внезапное вмешательство Шоломова прервало наш разговор. Оказывается, что в суматохе встречи никто не заметил, что дежурный радист покинул свой пост и, услышав шум мотора нашего самолета, вместе со всеми выбежал на аэродром. Его мучила совесть, но желание увидеть и услышать новых людей, впервые прибывающих к ним за последние полгода, победило все. Теперь, оправдываясь перед начальником, он передал ему какую-то бумажку и бросился к рации.

— Это вам, Михаил Васильевич, — сказал Шоломов, взглянув на бумажку.

— Попал в сплошной туман, — прочитал я. — Решил вернуться. Сел благополучно в бухте Варнека. Махоткин.

— Какая досада! — невольно воскликнул я. — Ведь я был уверен, что мы здесь встретимся...

Бассейн принялся командовать добровольными помощниками, приготовляя машину к неожиданностям предстоящей ночи. Мы с Шоломовым направились к чуть заметным из-под снега домикам зимовки.

— Опять подвела рация, — сказал я Шоломову после короткого молчания. — У нас почти с самого

Привет от комсомольской зимовки!

вылета из Амдермы не было двухсторонней связи. Если бы я знал, что Махоткин вернулся, конечно я бы не пошел вперед.

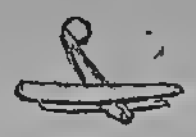
В этот же день мы выступали на торжественном вечере, посвященном подведению итогов первого стахановского месячника в Заполярье. После нас зимовщики и звероловы рассказывали о своих достижениях, называли цифры перевыполнения плана.

Чувствовалось, что и здесь, далеко за Полярным кругом, бьется равномерный и полнокровный пульс на-

шей родины. Отдаленные на тысячи километров от железной дороги, от культурных и промышленных центров, люди не чувствовали себя забытыми. Наоборот! Они жили одной жизнью со своей родиной, их волновали ее интересы и они готовы были сделать и делали все, чтобы порадовать ее своими успехами.

Присутствовавший на торжественном вечере на Маточкином Шаре парторг Новой Земли т. Шувалов повторил еще раз известную всем цифру — 270 процентов выполнения годового плана и разъяснил, что она означает.

— У нас на Новой Земле очень важным в промысловом отношении является вопрос о так называемых „песцовых“ и „непесцовых“ годах. Удачные в промысловом отношении годы чередуются с годами, когда количество добываемых песцов ничтожно. Старожилы-звероловы утверждают, что „песцовые“ и „непесцовые“ годы правильно чередуются. Говорят также, что зимы 1929—1930 гг. и 1932—1933 гг. были „песцовыми“. Выходит, что нынешняя зима тоже „песцовая“. Не знаю, так это или нет — ученые еще не проверили наблюдений звероловов и не дали им серьезных обоснований, — но 270 процентов плана говорят за себя. Мы же уверены, что здесь дело не в годах, а в стахановских методах работы...



Утром прилетел Махоткин. И как раз во-время. Не успели механики закрепить самолет, разгулялась обычная гостья этих мест — пурга. Лишь через три дня мы, наконец, вылетели и в этот же день достигли мыса Желания.

От нашей последней посадки на Маточкином Шаре до мыса Желания мы летели всего 3 часа 25 минут. Для перелета из Амдермы до Маточкина Шара нам потребовалось около четырех часов. Значит, от Амдермы до мыса Желания — всего семь с небольшим часов

полета. Нам же потребовалось „немного больше“ — *девять суток*. Причем мы не потеряли даром ни одной минуты. Видно правы полярные летчики, которые говорят: „В Арктике не так важно уметь хорошо летать, как уметь хорошо *ждать*“. Именно, *ждать!* Погода здесь меняется молниеносно и в калейдоскопе туманов, снегопадов, ветров и ясных минут нужно выждать и выбрать такой момент, который наиболее благоприятен для полета.

Девять суток борьбы и ожидания сделали для нас мыс Желания настолько желанным пристанищем, что мы поняли, почему Виллем Баренц, достигнув на корабле в 1596 году этой точки Новой Земли, так назвал ее. Более подходящее название для этого мыса трудно было придумать. В XX веке нам, советским летчикам, вооруженным передовой техникой, потребовалось 9 суток, чтобы достичь этого мыса воздушным путем.

Мы опустились на аэродроме мыса Желания 9 апреля в 14 часов 15 минут. Навстречу самолетам, как и везде, высыпало все население зимовки. Ее обитатели давно поджидали нас с большим нетерпением. Они знали, что мы везем им не только газеты и письма, но и новые подшипники для их электростанции.

Радостные лица, сердечные приветствия, безоблачный солнечный день. Казалось, ничто не могло нарушить долгожданного покоя, наконец-то установившегося над затерявшимся в арктических льдах клочком земли. Но не успели мы раздать зимовщикам письма и посылки, — за окном потемнело. Солнце скрыли неизвестно откуда набежавшие тучи. Начинался шторм.

Ночью шторм разыгрался не на шутку, и нам, вместе с привычными к таким переменам зимовщиками, пришлось несколько часов провести у самолетов, наглухо прикрепляя их стальными тросами к ледяному аэродрому. К утру самолеты занесло снегом по самые крылья...

„Ночью“, „к утру“ эти слова вызывают в памяти каждого из нас определенные, привычные с детства понятия. Ночь — значит темно; утро — значит чуть

брезжит желтая полоска рассвета. Ничего подобного не было на мысе Желания! Когда меня разбудили и сказали: „Сейчас глубокая ночь, разыгрался шторм, надо спасать самолеты“ — я с трудом поверил этому. За окном завывал шторм, но было светло, как днем. Читая на моем лице недоумение, зимовщики напомнили, что мы уже перелетели границу, за которой начался многомесячный полярный день. В дальнейшем мы „ночь“ определяли только по часам, так как больше ни по чему нельзя было отличить ее от стоявшего здесь сплошного дня.

Сейчас на мысе Желания выстроен целый городок: жилой дом в 11 комнат и другой дом в 4 комнаты, здание радиостанции, электростанция, аэрологический павильон, склад продуктов, бани, собачник, помещение для скота и т. п. В поселке много телефонов. Всюду видны электролампы. Ветродвигатель и мощная аккумуляторная установка круглые сутки обеспечивают станцию электроэнергией и светом. И все это хозяйство здесь, на 76° 58′ северной широты, на мысе, не каждый год доступном для кораблей. Оно выросло всего за какие-нибудь 4—5 лет. Полярная станция на мысе Желания построена только в 1931 году. С тех пор на ней регулярно ведутся научные наблюдения. Находясь на стыке Баренцова и Карского морей, эта полярная станция имеет очень важное значение для мореходства, так как дает возможность держать под непрерывным наблюдением ледовый режим этих морей в течение круглого года.

В 1936 году на мысе Желания зимуют 19 человек во главе с начальником зимовки товарищем Никитиным.

Летая в Арктике, где бы я ни был, как бы далеко от населенных пунктов я ни забирался, — никогда и нигде я не чувствовал себя одиноким, оторванным от своей родины. То же можно сказать и о моих това-

рицах, которые вместе со мной делили все трудности арктических перелетов. Мы знали, что за каждым нашим шагом зорко следят тысячи и тысячи глаз. И мы были уверены, что если нам потребуется помощь, нам ее окажут в любую минуту. Это сознание придавало нам новые силы и мы смело продолжали свой путь, побеждая встречающиеся трудности.

Меньше чем где бы то ни было мы чувствовали себя оторванными от своей страны именно здесь, на мысе Желания. Радио успешно преодолевало огромное расстояние, отделяющее нас от Москвы, которая постоянно интересовалась ходом нашего перелета, каждодневно помогая советом или приказанием. Мы не оставались в долгу: сообщали ей о каждом своем шаге. Но Москве — этого было мало. Меня, как командира перелета, не раз вызывали на рацию и заставляли отвечать на десятки вопросов.

Хорошо помню один из таких „радио-разговоров". В один из дней нашего пребывания на мысе Желания меня вызвали на рацию.

— Что случилось?

— Ничего не случилось. Вас спрашивает Москва.

Пришлось пойти. Прихожу в радиорубку — радист подает наушники. Надел. Слышу какой-то писк, шипенье, грохот. Потом стихло. И вдруг ясно и отчетливо голос сотрудника какой-то газеты произнес:

— Товарищ Водопьянов, расскажите, как вы летели на мыс Желания.

Я рассказал.

Голос. — В каких условиях вы летели?

Я. — Летели хорошо. Шли на высоте 1000 метров. Моторы работали безотказно. Рация — также. Погода несколько раз менялась. В двух местах попадали в неблагоприятные атмосферные условия. Самолеты сильно кидало вверх и вниз. На материке я еще ничего по-

добного не испытывал. Сильно мешали туманы. Вообще район для полетов — тяжелый. Путь от Маточкина Шара пройден нами в 3 часа 25 минут. Зимовщики для наших самолетов подготовили хороший аэродром. Встретили нас горячо и радостно.

Голос. — Как чувствуют себя участники перелета?

Я. — Все здоровы и бодры. Весь коллектив звена стремится вперед и готов преодолеть всякие трудности. Шлем привет родным и знакомым.

Голос. — Какая сейчас погода на мысе Желания? Что вы делаете?

Я. — Когда вы нас вызвали, мы с Махоткиным спали. После нашего прибытия погода здесь ухудшилась. Пурга, ветер. Мы с трудом добрались из жилого дома до радиорубки.

Голос. — Когда думаете лететь дальше?

Я. — Если завтра будет хорошая погода, надеюсь в тот же день разговаривать с вами по радио, но уже из бухты Тихой...

Но и еще несколько дней мы „ждали погоду“ на мысе Желания.

Вечером 13 апреля мы, как и всегда, собрались вместе с зимовщиками. Радист предупредил, что сегодня в Москве будет торжественное заседание, посвященное второй годовщине спасения челюскинцев.

— Давайте послушаем, — предложил я. — Заседание важное, наверное будет транслироваться.

Все согласились и скоро мы сидели тесно прижавшись друг к другу в маленькой комнатке радиорубки перед репродуктором. Радио как бы перенесло нас в Москву. Мы хорошо слышали вступительную речь начальника политуправления ГУСМП т. Бергавинова, слышали, как кто-то зачитал список членов президиума, слышали, как громкими аплодисментами зал утвердил этот список, в котором было и мое имя. Услышав это, зааплодировали и зимовщики.

Маленькая кучка советских ученых и летчиков, находившихся в далекой Арктике, слушая воспоминания своих героических товарищей, чувствовала себя среди

них. И это чувство ощущалось настолько реально, что после выступления Героев Советского Союза Ляпидевского и Доронина мне самому захотелось выступить. Товарищи одобрили мое желание. Не откладывая, мы общими усилиями составили приветствие московскому собранию. Радист немедленно передал его в эфир. Нашей радости не было конца, когда через пару часов мы в репродукторе услышали чей-то незнакомый голос, зачитывающий притихшему залу нашу радиограмму, услышали аплодисменты, покрывшие ее последние слова.

Трудно описать это гордое чувство единства со своим народом, со своей родиной, которое испытываешь в такие минуты...

Между тем тянулись утомительные дни ожидания. В Тихой стояла хорошая погода, а у нас на мысе Желания воздух грохотал от шторма. Как вылетать, когда погода Арктики могущественна, а твой самолет — комар, игрушка перед ней...

В эти дни не только мы и зимовщики мыса Желания — вся страна вместе с нами ждала хорошей погоды. Газеты ежедневно после скупых строк: „Водопьянов и Махоткин не могут вылететь в бухту Тихую из-за плохой погоды", помещали мнение авторитетных специалистов на этот счет. В одной из московских газет было напечатано заявление знатока советской Арктики проф. Визе. „Отважным летчикам, — писал он, — осталось пролететь до бухты Тихой на Земле Франца-Иосифа. Это самый тяжелый участок, по которому еще не летал ни один человек. Сейчас, в районе мыса Желания очевидно свирепствует последняя зимняя пурга, окончания которой и выжидают участники перелета. В апреле здесь бывают хорошие дни, в которые вполне возможно совершать далекие полеты. Затем в мае наступают сильные туманы, летать в которые

будет невозможно". И прогноз проф. Визе подтверждался каждым днем нашего ожидания.

Долгие-долгие, томительные дни ожидания... Трудно их описать! Чего мы только не придумывали за это время. Устраивали шахматно-шашечные турниры, разговаривали по радио с ближайшими зимовками, сотый раз слушали знакомые патефонные пластинки, организовывали вечера воспоминаний. Мы, летчики, на этих вечерах, кажется, вывернули себя наизнанку, рассказали все, что можно было рассказать и о себе и о своих товарищах.

В один из штормовых вечеров, когда о вылете не могло быть и речи, мы собрались в кают-компании. Кто-то из зимовщиков попросил Бассейна рассказать, за что он награжден орденом. Против обыкновения, молчаливый Флегонт живо отозвался на эту просьбу:

— Я получил орден за участие в экспедиции по спасению челюскинцев. Но рассказывать об этом вряд ли стоит: нет в стране ни одного человека, кто бы не знал до мельчайших подробностей всей челюскинской эпопеи. Я лучше расскажу, за что награжден орденом один мой товарищ, бортмеханик Штангельмейер.

Дело было несколько лет тому назад в Средней Азии. По горячим пескам молодых советских республик Узбекистана и Туркменистана еще рыскали, как стаи голодных шакалов, шайки басмачей. Вооруженные новенькими английскими винтовками, басмачи вырезали поголовно всю бедноту в кишлаках, не сумевших хорошо организовать защиту... То были последние отзвуки великой гражданской войны, прокатившейся от края до края по всей нашей родине.

В то время над выжженными солнцем пустынями Средней Азии уже проходила воздушная линия Москва—Ташкент. Летали на ней преимущественно многомоторные самолеты отечественного производства.

Однажды летом летчик Сергеев с бортмехаником Штангельмейером на тяжелом самолете, имея на борту пассажиров, шли обычным рейсом. Линия была еще не освоена и, как это частенько тогда случалось, Сер-

геев сбился с курса и заблудился в пустыне. Что делать? Кружились-кружились, хотели уже садиться, да удержало опасение: как бы не нарваться на басмачей! Тогда считай, что пропала машина, да и люди навряд ли выберутся. В общем — положение безвыходное. И когда летчик совсем отчаялся, на горизонте показался караван верблюдов под охраной нескольких десятков всадников. На радостях хотели садиться, да осторожность взяла верх: сбросили вымпел с просьбой указать направление на Ташкент, а сами на небольшой высоте стали медленно кружиться над караваном.

Самолет заметили. Караван остановился. Верховой поднял своего коня на галоп и поскакал за упавшим невдалеке вымпелом. Скоро все всадники спешились и столпились около подобравшего вымпел. Сперва приветственно махали руками, предлагая сесть. Сергееву это казалось подозрительным. Он продолжал ходить по кругу, постепенно набирая высоту. Убедившись, что самолет не сядет, басмачи, — а это оказались они, — начали из винтовок стрелять по самолету. Дело плохо. Надо уходить. Сергеев резко взял ручку на себя, желая поскорее набрать высоту. Ручка сломалась как соломинка и осталась в руках летчика...

Лишенный управления самолет стал медленно крениться на крыло. Сергеев, раздирая в кровь пальцы, пытался удержать машину, цепляясь за обломки ручки. Куда там! Разве удержишь такой тяжелый самолет голыми руками?

Прошло несколько страшных секунд. Басмачи прекратили стрельбу, считая победу обеспеченной. И вдруг, будто подчиняясь какой-то неведомой чудесной силе, самолет медленно выправился и круто пошел вверх. Минута, другая, и пули опомнившихся басмачей уже пролетали мимо, как обессиленные мухи, неспособные даже ужалить. Самолет взял курс по направлению пути каравана и пошел вперед.

Мы знаем, что чудес не бывает. Какое же чудо произошло здесь? Никакого чуда! Просто, растерявшийся от неожиданности летчик позабыл, что на само-

лете в кабине бортмеханика установлено второе управление. Штангельмейер быстро оценил положение и взял второе управление самолета в свои руки...

Когда машина вышла из опасности, Сергеев бросился в кабину своего механика. Штангельмейер был хорошим механиком, но водить самолет самостоятельно ему не приходилось. Он хотел на ходу передать управление летчику, но тот, показав окровавленные руки, сел возле своего механика, разорвал гимнастерку и перевязал ею обе кисти.

Так, вдвоем, они вели самолет по незнакомой трассе. Бортмеханик управлял машиной, а летчик сидел рядом и каждую минуту словом или жестом приходил на помощь.

Избранное направление оказалось верным. Скоро внизу появился один из промежуточных аэродромов. Самолет неуклюже сел на него. Когда подбежали встревоженные люди, Сергеев вместо объяснений поднял высоко над головой пробитую пулей ручку и показал на Штангельмейера.

Геройский поступок отважного бортмеханика стал тотчас же известен правительству Таджикской республики, на территории которой все произошло. В Москву т. Штангельмейер вернулся с республиканским орденом в петлице. Здесь его спросили: чего бы он хотел еще? И он ответил двумя словами:

— Хочу летать!

К нему прикрепили специального инструктора и самолет. Через несколько месяцев он стал прекрасным летчиком и до сих пор летает на Среднеазиатских линиях Гражданского воздушного флота...

Зимовщики были не меньше моего удивлены прекрасным рассказом Бассейна о мужестве одного из рядовых работников авиации. До сих пор Бассейн никогда ничего не рассказывал, предпочитая отделываться шуточками.

Этому вечеру видимо суждено было стать вечером воспоминаний...

— Мерзавцы, — неожиданно произнес всегда спо-

койный, уравновешенный, немолодой метеоролог зимовки. В безобидное ругательство он вложил столько ненависти, что ее почувствовал каждый. Все невольно повернулись к метеорологу.

— Мерзавцы! — повторил он. — Я от них тоже натерпелся. Штангельмейер чуть не попал к басмачам, а я побывал в лапах у бандитов рангом повыше — у петлюровцев...

Видимо, рассказ Бассейна задел за живое пожилого метеоролога, разбередил его раны и он хотел поделиться пережитым. Мы не стали его упрашивать, он продолжал сам:

— В 1919 году я служил в одной из красноармейских частей на Украине. Был рядовым бойцом. Ничем особенно не выделялся. Как и все, ходил в разведку, в караулы, а приходилось — участвовал и в боях.

Осенью мы стояли у местечка Поречье. Наша дивизия получила задачу: во что бы то ни стало удержать город Бердичев. С этой целью была произведена перегруппировка сил, и, подчиняясь приказу, мы быстро оставили Поречье. По нашим пятам туда вошел Петлюра.

Я и несколько красноармейцев моей роты совершенно случайно остались в Поречье и были арестованы. Не знаю почему, но петлюровцы вообразили, что мы важные большевики, и нас с большим почетом водворили в подвал контрразведки.

Не буду рассказывать о зверских пытках, которые нам пришлось вынести за двое суток пребывания в контрразведке. Расскажу только об одном случае, который глубоко врезался мне в память...

Ночью всех нас, находившихся в подвалах контрразведки, общим числом человек двадцать, под усиленным конвоем погнали за город. У окраин Поречья завязывался бой. По небу беспокойно бродили холодные щупальцы прожекторов, иногда вспыхивали отдаленные выстрелы тяжелых орудий. Видно, петлюровцы собрались „смазать салом пятки“ и спешили поскорее разделаться с нами.

Километрах в четырех от города раздалась приглушенная команда:

— Стой!..

И, немного погодя, грубый окрик:

— Раздевайся!

Мы поняли, что наша песенка спета.

Небольшую группу раздетых догола, дрожавших под холодным осенним ветром красных бойцов, двойной цепью окружили петлюровцы с винтовками на перевес. Выстроили. Рассчитали. Я в шеренге оказался пятым. По одному вызывали и отводили в сторону.

На глазах у нас рубили шашками наших товарищей. Первый, второй, четвертый... Очередь дошла и до меня.

Сейчас, вспоминая о пережитом, с уверенностью могу сказать только одно: до самого последнего момента у меня не было и мысли о побеге. Само собой разумеется, что перешептываться нам бы не дали. Но помню: услышав свою фамилию, я почувствовал как бы толчок в спину. Сердце остановилось. В следующее мгновенье я как бешеный рванулся вправо, изо всех сил ударив кулаком по лицу стоявшего рядом петлюровца. Скорее почувствовал, чем увидал, что стоявший рядом со мной товарищ рванулся влево. И мы оба, что есть духу, помчались в темноту поля...

Сзади раздался выстрел, другой, третий... Потом выстрелы беспорядочно захлопали пачками. Я слышал, как шмелями жужжали пули, но охваченный одним желанием — спастись во что бы то ни стало, — бежал, даже не пригибаясь.

Скоро выстрелы смолкли. Петлюровцы видимо поняли их бессмысленность. Тем лучше!

От страшного места до города было километра четыре. Я пробежал это расстояние, наверное, в несколько минут. Впереди показались темные строения. Остановился передохнуть. И только тогда в голове появилась первая отчетливая мысль: что же дальше? Один, в незнакомом враждебном городе, полуголый, пере-

пачканный грязью, с исцарапанными и разбитыми в кровь ногами. Что я буду делать? Куда пойду?

Все эти мысли с быстротой молнии пронеслись в мозгу и привели к единственному решению — пробраться в тот дом, где я жил на квартире, когда в местечке были красные.

Дом, в который я осторожно пробирался задами, принадлежал уважаемому всеми в местечке старому адвокату, слывшему большим либералом. Правда, либерализм его оказался гнилым. Он скрывался где-то и не бывал дома все время, пока в местечке находились красные. Семья его очень бедствовала. Слыша прекрасные отзывы населения о „сбежавшем“ адвокате, мы, сколько могли, помогали его семье продуктами.

Где-то далеко все еще кипел бой. На темном осеннем небе стояло зловещее зарево. Местечко как-бы вымерло. На улицах ни души. Окна наглухо закрыты ставнями, и даже сквозь щели нигде не пробивается свет...

Очутившись у знакомого дома, я перелез через забор и пробрался к двери. Никого. Постучал тихонько. Молчание. Постучал сильнее. Еще и еще раз. За дверью послышались тихие шаги босого человека. И снова все смолкло.

— Ради бога откройте, — попросил я.

Молчание. Потом дверь сразу распахнулась. Передо мной стоял незнакомый мужчина со свечой в руке. Бросилась в глаза седина, поблескивающая в его благообразной бороде.

Я вбежал, захлопнул за собой дверь, прислонился к ней спиной и почти крикнул:

— Скорее какую-нибудь одежду — и я уйду!

Весь дом уже был на ногах. В прихожую постепенно выползло все многочисленное семейство адвоката. Меня узнали...

Мне повезло. Эти люди умели помнить добро. Скоро, одетый и обутый, я уже сидел в кабинете адвоката.

— Вы, наверное, знаете, — говорил он, — в моем доме, внизу живет дворник Егор. Он прекрасно знаком

с местностью. За хорошую плату он вас проводит через фронт. Только ради бога, не говорите ему, что вы у меня скрывались!

Ночью я пробрался в каморку дворника. Он был крайне испуган, увидев перед собой человека, которого чуть ли не вчера арестовали петлюровцы. Наскоро объяснив, в чем дело, я показал ему деньги и, пообещав отдать все, попросил проводить меня через фронт. Обещание награды подействовало и мы условились: я отдаю Егору половину денег, ухожу и должен быть снова здесь за час до рассвета. Он приготовит крестьянское платье и доведет до расположения наших войск, где я передам ему вторую половину денег, и мы расстанемся.

Такой план меня вполне удовлетворил. Передав деньги Егору, я с независимым видом вышел за ворота, дошел до угла, свернул и задами снова пробрался на знакомый двор. Благо, собаки нет! Здесь, в каком-нибудь сарае, можно дождаться рассвета...

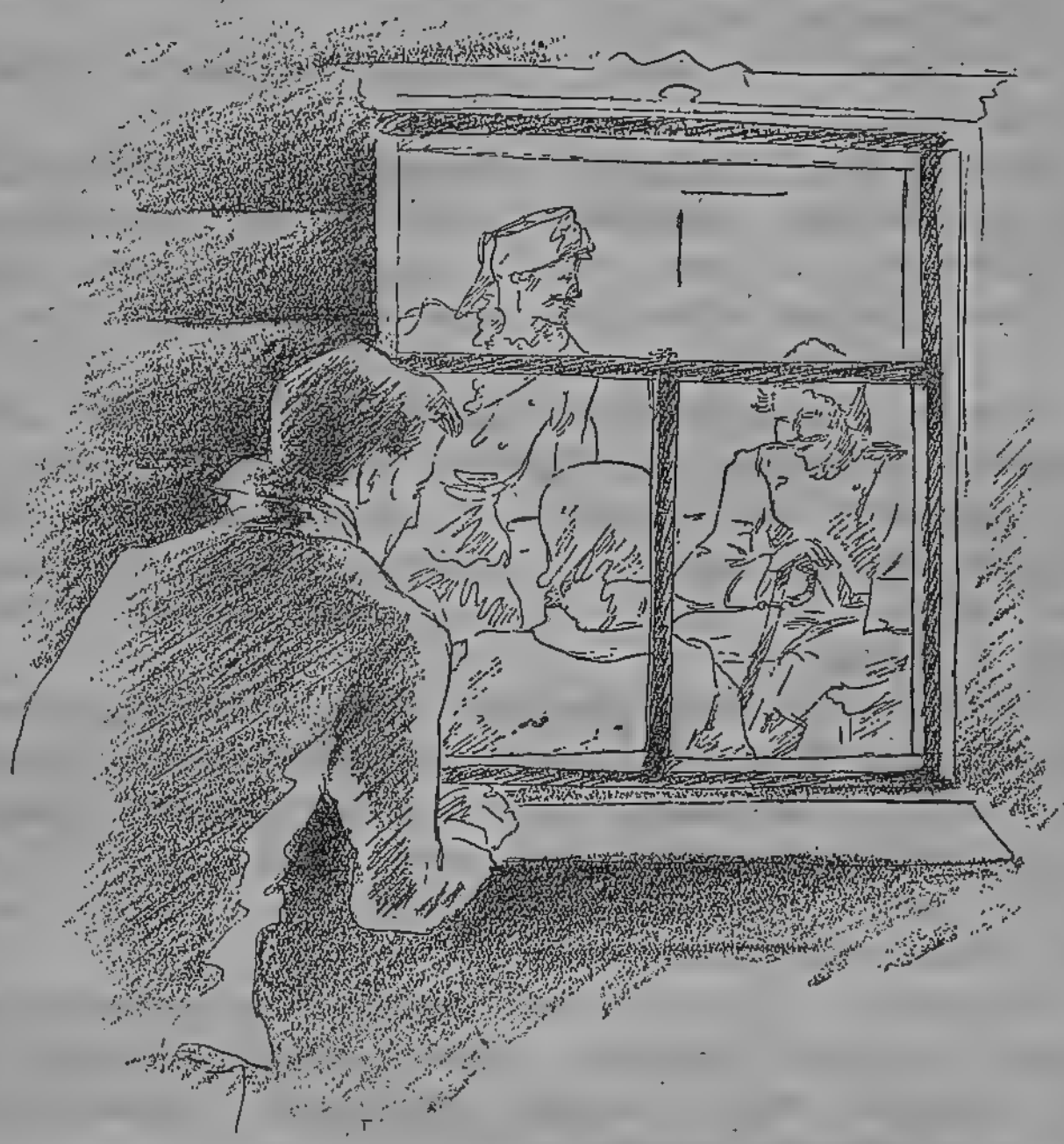
Медленно тянулись часы. Я слышал, как за ночь несколько раз скрипела калитка. „Немало придется хлопотать Егору, — подумал я. — Наверное, ему бедному всю ночь спать не пришлось...“

Предрассветные часы — самые темные. Я тихонько вылез из своего убежища и не узнал двора. Тьма такая, что собственной руки не видно. И во тьме едва мерцает огонек в окне каморки дворника.

Двор адвоката обнесен высоким забором. Единственный выход — небольшая калитка наглухо запертых ворот. Я прошел мимо калитки, ощупал ее на всякий случай. Мне показалось странным, что калитка тоже заперта.

Чувствуя недоброе, я не пошел сразу к Егору, а пробрался к окну и через него заглянул в каморку. При свете какого-то допотопного каганца я рассмотрел, что Егор был не один. У стола сидели два офицера. Немного нужно было догадки, чтобы понять все: Егор прельстился большим кушем, который надеялся получить в контрразведке за мою голову...

Как быть? Ясно, что собеседники Егора пришли не одни. Они привели с собой петлюровских молодцов, которые верно прячутся кругом. Единственный выход — спрятаться и ждать, пока „пронесет“. Но где? Ведь утром, не дождавшись меня, петлюровцы пере-



„...Пробрался к окну и через него заглянул в каморку“...

роют весь двор, поставят все вверх дном. Терять мне нечего, остается только одно: еще раз испытать гостеприимство адвоката.

Не помню, как я пробрался к нему в кабинет, — помню одно: дрожащий голос, произносящий одну и ту же фразу:

— Что вы наделали... Что вы наделали...

Ахать поздно, надо действовать. Видно, простая

эта мысль дошла и до адвоката. Не будя никого из семьи, он провел меня в чулан, заставил лечь и завалил какой-то рухлядью.

Утром был обыск. Я отлично слышал, как хлопали двери, звенели шпоры петлюровцев. Слышал истерический возглас хозяина:

— Обыск? У меня, русского патриота — обыск? Как вы смеете?!

Этот возглас и ордена, которые, как я потом узнал, одел мой хозяин, возымели действие на петлюровцев, не уверенных в том, что я прячусь именно здесь. Они ради формы обошли комнаты, заглянули в чулан и ушли, извинившись.

Ночью у окраин снова разгорелся бой. Не желая подводить человека, по существу дважды с риском для себя спасшего мне жизнь, я ушел. Перелез через забор, пробрался через сад и неожиданно очутился на самом краю местечка, на огородах, круто спускавшихся к ручью.

Счастье мне сопутствовало. Скоро я наткнулся на нашу заставу. Меня арестовали, но это было не страшно. Наша часть находилась неподалеку. Очная ставка с товарищами подтвердила все мои показания. Я опять стал в ряды красных бойцов. А через день мы с боями заняли Поречье...

Метеоролог кончил свой рассказ уже ровным, спокойным голосом. Волненье первых минут прошло. Мы снова видели перед собой седеющего, уравновешенного и скромного человека.

— Ну, а Егор? — не удержался кто-то.

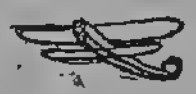
— Егор получил по заслугам. Вместе с товарищами из своей роты я сам арестовал его и отвел в ЧК...

Кто бы мог подумать, что этот, ничем не отличающийся от остальных восемнадцати зимовщиков, человек, столько пережил? А мало ли безвестных героев гражданской войны, мужественно выполнивших свой долг перед родиной, теперь скромно делают свое дело на бесчисленных зимовках, стройках, фабриках и заводах нашей огромной страны?

Рассказом метеоролога закончился наш „вечер воспоминаний“.

Настало время ужина. На зимовке существует строгий распорядок дня, и никакие гости не могут его нарушить. Да мы и не пытались...

Семь дней — вплоть до 16 апреля — плохая погода приковывала нас к мысу Желания. Дорогое время уходило, неуклонно надвигалась полярная весна с ее постоянными туманами, достигающими 4—5 тысяч метров высоты, с ее теплом, растапливающим наши снежные и ледовые аэродромы. Надо торопиться. До наступления весны мы должны не только добраться до бухты Тихой, но и попробовать подняться возможно выше на север Земли Франца-Иосифа. Весна может сорвать все наши планы. Надо вылетать, немедленно вылетать!



Утро 16 апреля порадовало нас вдвойне. На мысе Желания установилась ясная, солнечная погода, и синоптик уверял, что она продержится не меньше суток. Скоро прибежал радист со сводкой из бухты Тихой — там погода тоже отличная, видимость 50 километров. О лучшем мечтать трудно, и мы решили не терять дорогого времени.

Еще на пути к мысу Желания наши самолетные компасы заметно нервничали, чувствуя близость магнитного полюса. Но тогда нам было не страшно — мы все время держались хорошего ориентира — берега Новой Земли. Независимо от настроения компасов, он все равно привел бы нас к желанному мысу. Но теперь нам предстояло подняться до 80° северной широты. Как поведут себя самолетные компасы в этих широтах — неизвестно, а итти придется свыше 500 километров над льдами и открытой водой Баренцова моря. Там ориентиров не сыщешь. И мы решили проверить работу компасов, использовав для этой цели радиомаяк мыса Желания.

У нас было достаточно времени, чтобы сговориться с радистами зимовки о всех подробностях полета по радиомаяку. Для меня это было особенно важно, так как этим способом я собираюсь летать и в будущем. И последний раз проинструктировав меня перед полетом, старший радист мыса Желания т. Безменов вручил мне так называемую „схему радиомаяка“ и сказал:

— Мы от тебя требуем одного: веди самолет так, чтобы обе буквы маяка были слышны одинаково хорошо. Все остальное зависит от нас. А мы, будь спокоен, своими лучами приведем тебя прямехонько к бухте Тихой.

Поблагодарив заботливого радиста, я взглянул на переданную им схему. В ней значилось:

„От мыса Желания до бухты Тихой вас будут сопровождать два луча: один — справа, другой — слева. В центре проходит прямая линия, соединяющая эти два пункта. Самолет все время должен находиться на этой центральной линии. Правый луч слышим как сигнал — буква „А“ по азбуке Морзе, левый луч — буква „Н“. Если слышимость обеих букв одинакова — самолет находится в центре, между лучами. Если же слышимость какой-либо буквы ослабла — самолет отклонился в сторону. *Чтобы снова выйти на правильный курс, нужно до тех пор отклоняться в сторону ослабевшей буквы, пока ее слышимость не восстановится*“.

Внизу та же схема была аккуратно вычерчена карандашом, и по ней я ясно видел, каковы принципы работы радиомаяка. Большего мне и не надо. Сборы короткие. Даже моторы, будто чувствуя нашу торопливость, запустились быстро, без особых капризов, обычных в арктических условиях.

Я взлетел первым, чтобы перед полетом проверить радиомаяк в воздухе. Махоткин должен был взлететь после того, как я вернусь и сделаю круг над аэродромом.

Первое время в воздухе я чувствовал себя несколько необычно: уши закрыты наушниками, в наушниках назойливо пищат точки и тире азбуки Морзе. До сих пор в полете я слушал только одно — мотор. Ухо привыкло к его знакомому грохоту и чутко реагировало на малейшие изменения в привычных шумах. Теперь внимание приходилось делить между мотором и писком радиомаяка. Даже больше того — позабыть про мотор и все внимание переключить на Морзе.

Испытывая радиомаяк, я отошел километров на десять в море, полетал там. Слышимость хорошая. Освоился с непривычным положением. Все в порядке. Пора возвращаться на аэродром и поднимать Махоткина.

Подлетаю к аэродрому — сердце радуется: Махоткин рулит к старту. Вот сейчас он подымется, и мы возьмем курс на последнюю точку нашего перелета, возьмем последний барьер...

Пошел на круг, не спуская глаз с Махоткина. Он остановился. Решил подождать. Мало ли мелочей могут на минуту задержать на старте?.. Проходит десять, двадцать минут — самолет Махоткина попрежнему стоит на месте. Мотор работает на малых оборотах. Летаю полчаса — он ни с места. Наконец, категорически запрашиваю рацию мыса Желания:

— Почему Махоткин не вылетает?

Радист сам не знал, в чем дело. Пришлось ему бедному пробежать добрый километр, отделяющий радиорубку от аэродрома. Только после этого мы получили неутешительный ответ:

— У самолета сломался костыль. Махоткин взлететь не может.

Что и говорить — неприятная неожиданность. Во-первых, садиться с перегруженной машиной опасно. Вместо помощи Махоткину можно поломать свою машину и самому запросить о помощи. А во-вторых, хоть поломка костыля и не такая уж большая беда, но исправление ее на открытом аэродроме при 30-градусном морозе займет не мало времени. Дорогого вре-

мени! Ведь погода может измениться каждый час. Тогда — пошло прахом все наше семидневное ожидание...

Как ни тяжело, но пришлось садиться.

На наше счастье, на зимовке оказались запасные части для самолета „П-5“ и среди них — новый костыль. С помощью зимовщиков мы притащили козлы, подняли на них хвост самолета Махоткина — и сломанный костыль был заменен новым.

Все это время мой мотор работал на малом газу.

Как и следовало ожидать — ремонт затянулся. Мы поднялись в воздух только в 18 часов с минутами, но это никого не смущало. Здесь, как я уже сказал, вступил в свои права долгий полярный день.

Слегка кольнуло беспокойство, когда я вспомнил, что в моей машине осталось горючего не больше чем на семь часов полета. Но и оно легко прошло: предстояло пройти всего 520 километров, остатка же горючего смело хватит на тысячу.

Идя навстречу желанию Аккуратова, мы решили лететь так: я лечу впереди по радиомаяку, Махоткин немного сзади по компасу. В пути мы будем время от времени сверять свой компасный курс. Если же у меня закапризничает рация, — я делаю круг и „сажусь на хвост“ Махоткину. Это должно означать, что он становится ведущим.

Слышимость радиомаяка минут 25—30 была хорошей, потом она стала затихать. Чем дальше — тем хуже. Я послал записку Иванову, но он сам, непрерывно контролируя прием сигналов, был озабочен не меньше меня.

— Дело в приемнике, — ответил Иванов. — Потерпи несколько минут, настроюсь.

Я боялся слишком далеко отклониться от курса и „терпеть“ не согласился. Пошел на круг и пустил вперед Махоткина.

Правда — в следующую же минуту мне пришлось пожалеть об этом: я вновь стал отчетливо и ровно слышать успокаивающие сигналы радиомаяка. Но заходить вперед, нервировать товарища не хотелось. И я

решил итти следом и радиомаяком контролировать правильность вычисленного Аккуратовым компасного курса до тех пор, пока в наших курсах не наметится существенной разницы.

Время шло, курс Аккуратова был безукоризнен. Я сидел на „хвосте“ у Махоткина и одинаково хорошо слышал оба сигнала радиомаяка. Так продолжалось, как я теперь вспоминаю, не менее часа.

Впереди стали попадаться рваные облака. Над облаками Махоткин не пошел. Он снизился под них. Не трудно было понять его: летчик как-то лучше себя чувствует, когда внизу видна земля. Здесь под нами, конечно, не земля, а такое же нагромождение льдов и мелких разводьев, как и в Карском море, но все-таки что-то видно... Я не отставал ни на шаг.

Скоро облачность стала прижимать нас еще ниже. Попали в негустой туман. Через две-три минуты он кончился.

Ровно гудят моторы, на редкость спокойно проходит полет. Опять потянулась полоса хорошей погоды. Никаких воздушных и магнитных бурь — радио и компасный курс наших самолетов совпадают идеально. И держаться этого курса Махоткину не представляло никакого труда. Я сужу по его радиограмме, переданной мне Ивановым.

— Красота, — радировал он, — скоро и половина пути!..

Наступила долгожданная половина — и „красота“ исчезла. Мы врезались в густой туман. Идущий впереди самолет Махоткина, как ножом отрезало. Зная его привычку прижиматься к земле, я добавил обороты мотору и как всегда полез вверх. На высоте в тысячу метров туман рассеялся и впереди показалась полоса хорошей погоды. Обрадованный счастливым оборотом дела, я стал искать Махоткина... Далеко-далеко впереди показалась черная точка, своими очертаниями напоминающая самолет. Указав на нее своим товарищам, я крикнул:

— Вон Махоткин!

— Почему же он так далеко? — с недоумением спросил Бассейн.

— Чего ты удивляешься? Пока мы набирали высоту, наша скорость была незначительна, а он в это время шел бреющим полетом. Вот и ушел далеко вперед.

— Может быть...

Я направил свой самолет к черной точке. Через несколько минут нас постигло полное разочарование. Точка оказалась полыньей, издали напоминающей самолет. Продолжаю поиски. Посмотрел направо, налево, сделал круг. Махоткина нет. Связаться с ним по радио невозможно — наша рация работает на длинной волне маяка. Его сигналы назойливо лезут в уши, напоминают о том, что лечу по радиомаяку и лечу правильно...

Успокоив себя тем, что Махоткин летит впереди я решил продолжать полет.

Не прошли и ста километров — снова врезались в туман. С этого момента туман и низкая облачность стали попадаться довольно часто, и нам не один раз приходилось подниматься вверх и опускаться вниз, выискивая наиболее благоприятную для полета высоту.

Мы находились в полете уже два с половиной часа. По нашим расчетам с минуты на минуту должны показаться острова архипелага Земли Франца-Иосифа. Но вместо островов нас ждало новое испытание. Неожиданно один из сигналов радиомаяка — буква „А“ исчезла. Помня наставления радистов, я должен был сейчас же повернуть направо и отправиться на поиски пропавшего сигнала. Чтобы лишний раз проверить себя, я все же, прежде чем повернуть, посмотрел на схему. На схеме все изображено ясно: буква „А“ с с правой стороны. Сомнений быть не может, а тут еще Иванов передает через Бассейна:

— Ищи „А“, бери вправо...

Пришлось повернуть.

По радиомаяку я лечу первый раз. Как человек, привыкший летать по компасу, не особенно доверяю рации. До того, как пропало „А“, компасный курс наш

был 290—300°. Теперь в поисках пропавшего сигнала я уже отклонился до 340°, но „А“ все еще не слышно. Иванов продолжает настаивать:

— Давай вправо!

„Ну, уж дудки“, подумал я и, руководствуясь компасом, повернул влево.

Я сознательно пошел против схемы радиомаяка, потому что больше не доверял ему.

Настроение у моих товарищей упало.

„Н-Н-Н-Н“ назойливо пищал маяк мыса Желания, громко напоминая о себе. Второго сигнала „А“ я так и не услышал.

Погода настолько ухудшилась, что лететь становилось трудно. Вверх же пробиваться не хотелось — можно прозевать острова.

С момента старта прошло четыре с половиной часа. Мы летели на высоте двухсот метров. Под нами громоздились ледяные торосы и айсберги Баренцова моря. Только что осталась позади огромная полынья.

В кабине тепло, как в комнате, хотя столбик термометра, укрепленного на стойке крыла самолета, упал до 31° ниже нуля. Слева показалась земля. Архипелаг! Но какой это остров из семидесяти с лишним островов Земли Франца-Иосифа?

Стал обходить обнаруженный остров. Подо мной — пологий берег, покрытый довольно ровным слоем снега. В случае чего сесть можно без особого риска. Садиться невдалеке от цели не хотелось, и я приказал Иванову выключить ставший бесполезным радиомаяк, перестроиться на короткие волны и связаться с бухтой Тихой.

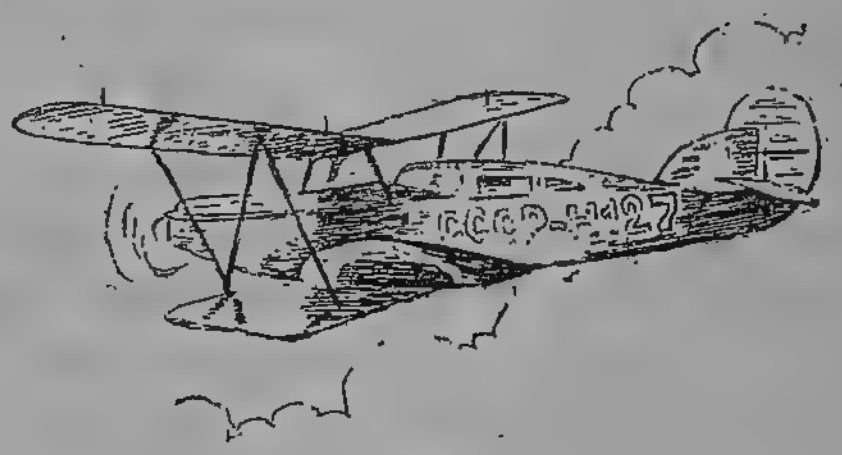
Пока Иванов выполнял распоряжение, мы снова вышли в скованное льдом море. Я начал нервничать. Никому неизвестно, в какой части архипелага Франца-Иосифа мы сейчас находимся. Может быть остров, который только сейчас был под нами, является его крайней северной или южной оконечностью и по нашему курсу мы уже больше не встретим земли. Тихая не отвечает. Нужно немедленно прини-

мать какое-то решение. Посоветовавшись с Бассейном, я решил вернуться обратно и сесть на острове...

Вернулся. Справа зачернелся маленький островок. Дальше был виден остров побольше. Между ними оказалось пологое, ровное место. Хорошо видно, как по поверхности снега с северо-востока быстро-быстро бежал поземок. По поземку я определил ветер. И не успел еще Иванов убрать антенну, как самолет уже рулил по снегу.

— Прилетели! — облегченно вздохнул я и добавил, обращаясь к товарищам:

— В какой ангар прикажете поставить машину?..



Пять дней на необитаемом острове

Машина не слушалась, ветер не давал ей развернуться без посторонней помощи. Сбавив обороты мотора, я обернулся, ожидая, что Бассейн вылезет из кабины и поможет. Механик молча показал мне правую руку, обмотанную окровавленным бинтом. Вместо него вылез Иванов.

Радист ухватился за дужку правого крыла. Я дал почти полный газ. Машина послушно развернулась и с большой скоростью покатилась к намеченному месту.

Иванов отстал и тут же скрылся из глаз. На земле была плохая видимость, а тут еще струей воздуха от винта я поднял такое облако снежной пыли, что в пяти шагах стало невозможно ничего разглядеть. Опасаясь потерять Иванова, я остановился. Он скоро пришел, определив направление по звуку мотора.

Даже короткое путешествие при 30-градусном морозе имело свои последствия. Все лицо Иванова покрылось белыми пятнами. Бассейн снял с себя шерстяной шарф и заставил радиста оттирать им обмороженное лицо.

Я подрулил к острову, остановил мотор и открыл краник под радиатором. Струйка горячей воды весело журча, побежала вниз, образуя в снегу быстро растущую проталинку. Под напором порывистого ветра тонкая струйка гнулась и обрывалась, рассыпая веером капельки брызг. Проталинка расширялась во все стороны и, рассеченная ветром, становилась похожей на рваную рану. Мрачное сравнение не выходило из головы все время, пока я возился с мотором. Медленно охлаждалось горячее сердце крылатой машины. Вместе с его теплом уходила и надежда на скорое возвращение из неожиданного „куропачьего“ плена. Без воды не запустишь мотора, даже снабженного специальным приспособлением для запуска при низких температурах. Мотору нужно много воды, а где ее взять на необитаемом островке при 30 градусах мороза? Трудно нам будет подняться теперь без посторонней помощи...

Даже здесь, за мысом неизвестного островка, ставшего местом нашей вынужденной посадки, ветер неистово рвал и метал. Начинался очередной шторм. Мы знали, что о нашей судьбе будут беспокоиться не только на гостеприимных зимовках, но и на Большой Земле, что нам необходимо дать о себе знать; но мы знали и другое: в такой ветер при всем желании нам не запустить моторчика аварийной рации, не установить динамки. Я высказал свои мрачные предположения товарищам. Иванов согласился со мной и, как бы в под-

тверждение своих слов, кивнул в сторону механика. Флегонт сидел молча, подняв забинтованную руку к лицу...

Только здесь я узнал о несчастье, которое произошло с Бассейном на мысе Желания.

При взлете на мысе Желания Флегонт обнаружил, что сломалась подкостыльная лыжа на хвосте самолета. Пока он поднимал ее, самолет примерз лыжами шасси к снегу аэродрома. Казалось, что без посторонней помощи самолет вряд ли сдвинется с места. На скорую помощь рассчитывать трудно: мы уже вырулили на стартовую линию и находились по крайней мере в километре от группы провожающих нас зимовщиков. Пока они, закутанные в меха, добегут до самолета, пройдет слишком много времени, самолет может пристыть к аэродрому. И Бассейн решил и без посторонней помощи выпустить самолет в воздух. Он передал сломанную лыжу Иванову, а сам стал раскачивать самолет за левое крыло. Попытка увенчалась успехом.

Самолет тронулся. Бассейн подбежал к левой лыже, влез на крыло, позабыв впопыхах о том, что на этом крыле стояла динамка. Сопротивление воздуха росло с каждым мгновеньем. Пропеллер динамки вращался с такой быстротой, что его трудно было заметить. В спешке Флегонт попал в него рукой. Сила вращения была настолько велика, что пропеллер в мгновение ока разрубил меховую рукавицу, кожаную перчатку и изуродовал два пальца на руке. Бассейн на ходу самолета залез в кабину и занял свое место. Я пошел в воздух, не подозревая о случившемся...

Кабины нашего самолета отапливаются отработанными газами только тогда, когда работает мотор. Мотор же был выключен, и температура кабин быстро приближалась к температуре окружающего воздуха, к 31 градусу мороза. Фанерные стенки фюзеляжа, конечно, меньше всего приспособлены для того, чтобы долгое время сохранять тепло.

На первый взгляд казалось, что сейчас не больше

трех, четырех часов дня. На самом деле шел первый час ночи. Мы поднялись сегодня около 6 часов утра и с тех пор беспрерывно работали, а кроме того провели больше пяти часов в полете, при довольно тяжелых условиях. Короче говоря, мы здорово устали и решили отдохнуть. К тому же я втайне надеялся, что через несколько часов погода улучшится и нам удастся, установив рацию, связаться с внешним миром.

Сказано — сделано.

Иванов достал из багажных ящиков меховые комбинезоны, спальные мешки и прочее полярное обмундирование, до сих пор лежавшее без употребления.

— Довольно „по-московски“ ходить, — сказал он.— — Раз мы в Арктике, значит, надо и одеваться по-арктически!

Напялив на себя неуклюжие меховые комбинезоны и шапки-ушанки, мы все же долго не могли согреться. Стены кабины оказались плохими защитниками не только от холода, но и от ветра. Его ледяное дыхание пронизывало нас насквозь.

Стали распределять места — кто где ляжет. Бассейн попросил отвести ему любимое место — в хвосте, около костыля. Он, испытавший не одну вынужденную посадку на самолете „П-5“ за Полярным кругом, давно избрал себе именно это место: там по крайней мере можно было вытянуться во весь рост. Мне предложили место в пассажирской кабине, а Иванов занял пилотскую рубку.

На мой взгляд труднее всего на свете залезать в спальный мешок. Мне, например, пришлось испытать это удовольствие в первый раз в жизни. Другое дело — Иванов. У него огромный опыт. В 1934 году ему пришлось два месяца высидеть на льдине лагеря Шмидта. За 60 дней он так натренировался, что юркнуть в меховой мешок для него не представляло никакого труда. Бассейн тоже обладал некоторым опытом, к тому же — ему помогал небольшой рост. Даже работая одной рукой, он с задачей справился довольно успешно. Я же при моей комплекции в тесноте кабины „спасовал“.

Хорошо хоть Иванов помог и с большим трудом втиснул меня в распроклятый мешок.

Не знаю, как моим товарищам, но мне и в спальном мешке отогреться не удалось. Я долго ворочался, щелкал зубами и в конце концов не выдержал — попросил Иванова достать примус. После того как загудел примус, в кабинке стало немного теплее. Холод перестал мучить нас и мы заснули. Но не надолго! Сильный мороз скоро разбудил нас.

Ветер стихал. Погода стала медленно улучшаться. Убедившись, что заснуть нам все равно не удастся, мы с Ивановым вылезли из кабины и приступили к установке палатки. Бассейн спал, и мы не стали его беспокоить.

Иванов, как опытный полярник, принялся мной командовать. Он выбрал наиболее защищенное от ветра место невдалеке от самолета, начертил на нем лопатой квадрат, и мы с остервенением людей, желающих поскорее согреться, принялись копать яму.

— Яма нужна для того, — между делом поучал меня Иванов, — чтобы ветер не унес палатку и не поддувал бы под ее края.

За работой мы впервые за последние часы согрелись по-настоящему. Вместе с теплом вернулось бодрое, жизнерадостное настроение. Сами того не замечая, мы начали громко разговаривать, смеяться, шутить. Наши голоса разносились далеко вокруг, нарушая тишину скованного льдом необитаемого острова. Услышав их, основательно продрогший Бассейн догадался, что нам удалось согреться и вылез из своего логова.

— Смена идет! — громко приветствовал его Иванов.

— Какая смена? — сокрушенно мотнул головой Бассейн. — Я инвалид первой грушы.

— И для инвалида дело найдем.

Пока мы укрепляли палатку, расстилали на снежном полу самолетные чехлы и свои спальные мешки, Флегонт на правах инвалида ходил без дела и громко выражал свой пессимизм по поводу нашей затеи. Не

веря в палатку, он свой спальный мешок так и оставил в самолете.

— Я занимаю пассажирскую кабину, а вы можете мерзнуть в своем шатре, — проворчал он.

— Кто будет мерзнуть, еще вопрос.

— Посмотрим...

Палатка готова. В ней весело гудит примус, распространяя вокруг приятное тепло. Растянувшись около примуса, мы впервые почувствовали голод.

— Не вредно бы теперь и пообедать, — мечтательно заметил Бассейн.

— Во-во! — обрадовался Иванов. — Инвалид себе дело нашел. Я всегда говорил, что из Флегонта получится хороший повар.

Бассейн охотно принял на себя обязанности „главного кока куропачьего чума“ и стал распоряжаться. Мы перетащили в палатку значительную часть неприкосновенного запаса продовольствия и кастрюли.

Примус гудел не переставая, и в палатке стало совсем тепло. Бассейн священнодействовал у груды продуктов, поминутно посылая нас в самолет то за тем, то за другим. Словом — готовил он долго, а что приготовил — сказать трудно. Я уверен, что ни один повар не сумел бы назвать это кушанье! Рецепт же его таков: после того как снег превратился в воду и вода закипела, Бассейн всыпал в кастрюлю несколько ложек сухого молока, положил две плитки шоколада и две ложки сливочного масла. Мутно-белая жидкость неожиданно превратилась в зеленую или даже почти в черную. Нас, наблюдающих голодными глазами за „коком“, это обстоятельство несколько смутило. Подумали, что масло плохое, но оно оказалось абсолютно ни при чем. Тщательное расследование привело к неожиданному выводу: на окраску супа повлиял... олений мех, из которого были сшиты наши комбинезоны и спальные мешки! В палатке тесно, мех сильно линяет, и пока варился обед, в кастрюле набралось столько оленьей шерсти, что наше варево поневоле приобрело довольно странный цвет...

— Обед готов, пожалуйте к столу, — важно провозгласил Бассейн.

Мы бросились „к столу“ и только тут спохватились, что суп-то есть нечем и не из чего. Перед отправлением все, кажется, предусмотрели, а вот миски, ложки и даже обыкновенные кружки позабыли. Обнаружив столь досадное упущение, я молча вышел из палатки и стал искать в самолете что-нибудь подходящее. Мой взгляд случайно остановился на маленьком обтекателе, который прикрывал краник. Я снял этот обтекатель, осмотрел и почувствовал, что он сильно пахнет краской.

— Ничего, — думаю, — с этим мириться можно...

Торжествуя вернулся в палатку и объявил о своей находке. Иванов сейчас же „записался в очередь“. На лице Бассейна отразилась вполне законная досада: как это он, бортмеханик, позабыл, что на его самолете есть такие удобные части? Досаду он выразил по своему:

— Я знаю, что пока очередь дойдет до меня и я получу эту самую „пиалу“, в кастрюле ничего не останется. Поэтому я, по праву кока, беру себе первую пробу...

И не тратя слова попусту, он надел на здоровую руку перчатку, поднял горячую кастрюлю и стал пить, закусывая галетами.

Против ожидания — завтрак оказался довольно вкусным и питательным. Во всяком случае, расправились мы с ним не без удовольствия.

Кастрюля „полярного супа“ придала нам новые силы, и мы приступили к установке динамки и мотора аварийной рации.

Ветер немного стих, но мороз не спадал. Работать приходилось без перчаток, и руки приставали к нахолодевшим металлическим частям. В обычной обстановке всю работу можно было кончить за какие-нибудь 10—15 минут, а здесь мы потратили на нее не менее двух часов.

Наконец динамка на месте! Теперь предстоит не

менее сложная работа: на 30-градусном морозе запустить бензиновый моторчик. Долго с ним бились пока не догадались сделать то, что категорически запрещено всеми инструкциями и руководствами: подогрели моторчик паяльной лампой.

Моторчик заработал, завертелась динамка. Иванов сел за ключ, стал выстукивать наш позывной знак „Рутуй". Не успел он один раз отстучать его — оборвался ремень. С этих пор ремень рвался без конца, и мы целый день передавали одну небольшую радиограмму:

„Тихая. Махоткину.

Совершил вынужденную посадку на одном из островов Земли Франца-Иосифа. Точно определиться не могу. Мешает плохая видимость. Самолет цел, экипаж здоров. Привезите килограммов сто бензина и бак для нагрева воды.

Водопьянов".

Мы адресовали свою радиограмму в бухту Тихую, так как она была ближайшей к нам зимовкой. Кроме того мы были уверены, что Махоткин благополучно завершил перелет и сидит в Тихой.

Первым нас услышал остров Уединения, вслед за ним — бухта Тихая и еще ряд полярных раций.

Борьба с никуда негодным ремнем вымотала все силы. С трудом подав весточку о себе, мы уже не отважились ничего больше передавать сами и только слушали каждый час, что делается в эфире. Вскоре приняли ответную радиограмму Махоткина. Он сообщал:

— В полете 16 апреля у меня испортился указатель скорости. Без него, даже в слабом тумане, я лететь не мог. Вернулся на мыс Желания. При первой возможности вылечу в бухту Тихую и на помощь к вам...

Бóльшую неожиданность, чем такой ответ Махоткина, придумать трудно! — ничего не поделаешь. Человек с часу на час готов вылететь к нам на помощь. Куда он полетит? Архипелаг Франца-Иосифа насчитывает несколько десятков открытых островов. Где же нас будет искать Махоткин? Правда, в нашей радио-

грамме указано, что мы находимся недалеко от Баренцова моря. Но это так же точно, как такой адрес: „я живу в Московской области“. Нужно как можно скорее определить место своей посадки и сообщить Махоткину не только область, но и название города, улицы и номер дома...

Решить легче, чем провести свое решение в жизнь. Так получилось и здесь. Нам нужно ориентироваться и более или менее точно определить место своей вынужденной посадки. Но как это сделать? Приборов для астрономической ориентировки у нас нет. Остается одно — внимательно осмотреться кругом и описать Махоткину какие-нибудь бросающиеся в глаза отличительные признаки на местности, расположенные невдалеке от места нашей посадки. Но и этого сделать также нельзя. Ветер, хоть и стал слабее, но все же дул со значительной силой. На поверхности снега лениво и нехотя кружил поземок. Небо закрыто тучами. Рассмотреть можно только близкие предметы. Разве так ориентируешься?

Только к концу дня видимость немного улучшилась. Я взял бинокль и, забравшись на мысок, защищавший нас от ветра, принялся оглядываться кругом.

Осмотревшись внимательно, я заметил, что самолет со всех сторон окружают пологие мысики, густо покрытые чернеющей из под снега галькой. Это уже хорошо! Раз видна галька, значит островок не покрыт ледником. Из описания же архипелага Франца-Иосифа известно, что свободны от ледников всего несколько островов. Сообщив о гальке, я помогу товарищам в Тихой и Москве по карте более или менее точно определить место своей посадки.

Не удовлетворившись первыми результатами, продолжаю осмотр. Несколько раз повернулся вокруг собственной оси, тщательно исследуя всякую подозрительную точку, попадающую в поле зрения моего бинокля. И то, что я внезапно заметил на севере, заставило сердце задрожать от радости. На ровной глади льда стоял большой черный предмет, сверху покрытый сне-

гом, как нависающей на глаза шапкой... Стал всматриваться внимательно. Дом? Да, именно дом! Если не дом, то склад. Есть чему радоваться! Ведь возле каждой одинской постройки, возведенной рукой человека в Арктике, есть обязательно „гурий" — груда камней, скрывающих собой бутылку с запиской. В записке — точные координаты места и сведения о том, кто и когда этого места достиг первым.

Не скрывая радости, позвал товарищей. Иванов и Бассейн подолгу вглядывались через бинокль в стоящий неподалеку домик и целиком подтвердили мои предположения.

— Без сомнения — дом, — уверенно сказал Иванов. — И недалеко. Не дальше двух-трех километров.

— Меньше слов, больше дела, — весело сказал я и, вооружившись винтовкой на случай встречи с белым хозяином этих мест, зашагал к домику...

Вселивший в нас столько надежд загадочный предмет оказался гораздо ближе, чем мы предполагали. Я насчитал до него всего 500 шагов. И тут меня постигло полное разочарование. Рассчитывая найти домик или, на плохой конец, склад, я остановился у самого обыкновенного камня, да еще таких небольших размеров, что если бы он накрепко не примерз к земле, я бы его легко донес до самолета...

Так мы впервые столкнулись на практике с изумительным явлением Арктики — зрительной рефракцией. До сих пор мы знали о ней только из книг. А теперь за пять дней житья в „куропачьем чуме" она сыграла с нами немало злых шуток.

Раздосадованные неудачей, мы вспомнили, что часы показывают уже двенадцатый час ночи и пора спать. Бассейн все же решил провести ночь в самолете, а мы с Ивановым стали устраиваться в палатке. Радист помог мне втиснуться в спальный мешок и мы уснули.

Погода медленно улучшалась.

Третьи сутки нашей вынужденной посадки порадовали нас совсем хорошей видимостью. На юго-западе открылся ряд островов, хорошо различаемых даже невооруженным глазом. Ближе других к нам был огромный остров с высокой горой..

Открывшаяся картина не оставляла никаких сомнений в том, что прав был компас, а радиомаяк отчаянно врал. Взглянув на карту, мы без труда определили, что находились значительно севернее Тихой. Слева, всего в километре от нас, были ясно видны волны открытого Баренцова моря. Вдали темнело „водяное небо“. Видимо, это была та самая огромная полынья, которую мы только что пролетели.

Пока Иванов самоотверженно боролся с ремнем динамки, передавая в Тихую „через час по чайной ложке“ новые сведения о нашем местоположении, мы с Бассейном исследовали в бинокль горы ближайшего острова.

— Как по твоему, далеко до этих гор?

— Чепуха, — уверенно сказал Бассейн. — Километров пять-шесть, не больше.

— По вчерашнему?

— Нет, по сегодняшнему. Сегодня видимость прекрасная и никакой рефракции нет. Вон посмотри на вчерашний камень. Простым глазом видно, что он из себя представляет.

— Верно...

Мне самому казалось, что гористый остров расположен недалеко. Я решил забраться на его вершину и оттуда более или менее точно определиться. Рассчитывая скоро вернуться, я взял с собой только винтовку, сунув в карман „на всякий случай“ плитку шоколада. Товарищи почти насильно навязали мне несколько кусков сахара, который я терпеть не могу. После такой подготовки, подгоняемый 30-градусным морозом, я легко зашагал по твердому снегу...

Я смело шел вперед, не боясь заблудиться или потерять ориентировку. Слева были хорошо видны взды-

мающиеся волны Баренцова моря и темное небо над ним. Они послужат хорошим ориентиром на случай надобности.

Мне давно не приходилось ходить пешком, и теперь прогулка в ясный морозный день доставляла большое удовольствие.

Я легко зашагал по твердому снегу...

Иду час. Остров приближается плохо. Иду два. Дорога стала трудней. Ровный наст уступил место торосам и айсбергам. Стал чаще оглядываться и нередко, за ледяными горами, не видел своего самолета.

Пройденное расстояние росло и самолет стал превращаться в черную точку, а до острова еще далеко. Тогда я понял, что стал снова жертвой рефракции. Воздух стал прозрачнее, видимость улучшилась, рефракция сильно приближает далекие предметы, как бы сокращая расстояние. Установив это, я заколебался: что делать дальше? Итти вперед или вернуться обратно?

Остров по своей форме сильно напоминал очертания острова Гукера, на северозападном побережье которого расположена бухта Тихая. Но зная местоположение и очертания этих мест только по карте, я со-

всем не был уверен в правильности своих предположений. Только осмотревшись с горы, я мог бы точно определить свое местоположение.

Обнаружив рефракцию, я уже не мог даже с приближенной точностью определить расстояние, отделявшее меня сейчас от острова.

— А вдруг ты не прав? — пытался трезво рассуждать я. — Вдруг это не остров Гукера? Что тогда? Дойти-то ты дойдешь, а вот на обратный путь определенно нехватит сил. Ты уже и сейчас чувствуешь усталость.

Так я рассуждал сам с собой, пристально вглядываясь в очертания вздымающегося впереди незнакомого острова.

Странное дело — я шел к нему около трех часов, а за это время он совсем не приблизился. Больше того! Сейчас мне стало казаться, что остров отодвинулся еще дальше. Последнее обстоятельство заставило принять окончательное решение: возвращаться. Взглянув последний раз на желанный, но недостижимый остров, я круто повернул и пошел по своим следам...

Почувствовав первые признаки усталости, я съел плитку шоколада. Стала мучить жажда. Страшно захотелось сесть и отдохнуть. Одет я был легко и сесть побоялся: застынут ноги, не смогу итти дальше. Так прошел, наверное, час. Стало еще труднее. Я уже напрягал последние силы, уничтожая кусок за куском сахар и закусывая снегом.

В начале пути я часто оглядывался, боялся, как бы не встретиться с белым медведем. Теперь винтовка превратилась в палку. Я шел опираясь на нее, совершенно не заботясь о том, попадется или не попадется навстречу медведь. Не покидала одна мысль: только бы благополучно добраться до самолета...

Ослепительно сверкал снег. Я все время шел в темных очках — светофильтрах, спасающих от полярной слепоты. Теперь очки вспотели, замерзли и через них ничего не стало видно. Мороз сильно пощипывал

щеки и подбородок. Я опустил очки на подбородок и шел с открытыми глазами.

Обессиленный, почти задыхаясь, я едва дошел к самолету и ввалился в палатку. В эту минуту наша скромная палатка показалась мне чудесным дворцом...

Немало времени прошло, пока я пришел в себя от усталости. Наконец, я вновь обрел дар членораздельной человеческой речи и рассказал по порядку о всех своих злоключениях.

„Только бы благополучно добраться до самолета“...

Бассейн, рассматривавший вместе со мной гору, был поражен моими словами.

— Удивительная страна, — в раздумье сказал он. Здесь нельзя верить собственным глазам...

Все это так, но нужно искать выход. Скоро трое суток, как мы „куропачим“, но точно определить место посадки нам до сих пор не удалось. Махоткин должен нас разыскивать, а где — мы даже указать ему точно не можем. Да и когда он прилетит? Мы на себе испытали, что мыс Желания отличается плохой погодой. Может, Махоткину еще не скоро удастся добраться до Земли Франца-Иосифа. Не лучше ли, вме-

сто того, чтобы ждать, — попытаться выбраться своими силами?

— Давайте проверим наличие горючего, — предложил я. — Его наверное хватит, чтобы долететь до Тихой. На Махоткина больше не будем рассчитывать.

Экипаж меня поддержал и мы приступили к делу. Пришлось сливать бензин из всех баков в два верхних. Таким образом мы наскребли горючего почти на два часа полета. До Тихой должно хватить...

Но бензин — это еще не все. Без воды тоже не полетишь. В чем же греть воду? А ее нужно не мало — шесть ведер.

Выход предложил Бассейн. По его совету сняли с самолета добавочный 90-литровый бензиновый бак. Посудина подходящая. И тут мне пришлось из летчика превращаться в водогрея.

Вместе с Ивановым мы вырыли яму в снегу, развели примус, паяльную лампу, наполнили бак снегом и начали подогревать. Дело подвигалось страшно медленно. Бак разогревался только снизу — и все усилия шли впустую. Чтобы сохранить тепло и добиться равномерного нагрева бака, я собрал все самолетные чехлы и наши кожаные пальто и накрыл ими бак сверху. Дело стало налаживаться. Снег начал таять настолько быстро, что я едва успевал подкладывать в бак все новые и новые порции.

Одно плохо: очень медленно наполняется бак. Снегу я в него свалил, наверное, воза два, а воды едва полбака. Эдак придется шесть ведер копить часов десять, если не больше. Пока воду нагреешь — весь бензин спалишь, лететь будет не на чем. Я поделился своими опасениями с механиком.

— Жги масло, — предложил он.

— А лететь на чем?

— Масла у нас много, часов на 12 хватит. Две трети можешь смело сжечь.

— Куда мне столько!

За эту идею пришлось расплачиваться моему бедному самолету. Сняли мы с него лист жести, который

служил обтекателем правой стороны мотора, согнули из листа противень, налили туда смеси масла с бензином, добавили тряпок, подожгли, и получился замечательный костер. Правда, на этом костре сгорел чехол с радиатора и кожаное пальто Бассейна, зато почти без расхода бензина снег стал топиться на славу...

Не десять часов, а почти сутки ушли на то, чтобы нагреть достаточное количество воды. За это время Флегонт с Ивановым подогрели мотор. Стали наливать воду в радиатор — нехватило полведра. Эх, мать честная! Пришлось сливать воду обратно в бак и все начинать сначала...

Пока мы возились с водой, погода установилась идеальная. Воздух стал абсолютно прозрачным. Ни дымки тумана, ни облачка. Ярко сияет солнце, разноцветными искорками переливается нетронутый, девственный снег. В такие дни с самолета, летящего на высоте 500—1000 метров, можно видеть в радиусе километров ста — ста пятидесяти. Редко бывают такие дни в Арктике!

Изумительная видимость помогла нам обнаружить еще одну шутку рефракции. Темные волны слева оказались не открытым морем, как мы предполагали, а... волнистым, чистым от снега ледником, спускающимся с соседнего острова. Вот так новость! А ведь мы сообщили Махоткину, что сидим в нескольких километрах от открытого моря. И пришлось бы ему искать там, где нас никогда не было...

Новое открытие не испугало. Теперь у нас теплый мотор, с минуты на минуту будет готова вода, и мы без посторонней помощи поднимемся в воздух.

Наконец наступила поистине торжественная минута: вода готова. Стараясь не пролить ни капли, осторожно залили ее в мотор. На этот раз хватило...

Первый раз после пяти суток „куропаченья“ я занял свое место в самолете и почувствовал перед собой теплый, готовый к работе, мотор.

У нас с собой был баллон сжатого воздуха под давлением 100 атмосфер. С его помощью нам удалось

быстро запустить подогретый мотор. Ни с чем не сравнимой была наша буйная радость в эту минуту. Такую радость наверное испытывают потерпевшие кораблекрушение, внезапно увидевшие землю после долгих скитаний в утлой лодченке по бурному морю.

Торопясь, сбивая друг друга, мы бросились собирать имущество и сваливать его как попало в багажные ящики и пассажирскую кабину. Вслед за ящиками с продуктами туда полетели самолетные чехлы, палатка, спальные мешки, примусы и паяльные лампы. Мы торопились. Каждая лишняя минута бесполезной работы мотора уменьшала скудные запасы горючего и ставила под сомнение возможность самостоятельного прилета в бухту Тихую...

Едва дождавшись, пока товарищи заняли свои места, я дал полный газ, и легкая машина свободно пошла в воздух, стала сразу набирать высоту.

На высоте 2 500 метров я всмотрелся в картину, развернувшуюся внизу в радиусе 150—200 километров. Сразу стало ясно, что радиомаяк завел нас к северо-востоку от бухты Тихой на остров Греэм-Белля. До бухты всего 180 километров, но сильный ветер дует нам прямо в лоб. Горючего должно хватить в обрез.

Ориентировавшись, я определил компасный курс и направил по нему самолет к бухте Тихой.

Гористый остров, до которого я попытался дойти пешком, оказался землей Вильчека. Мы до нее летели минут пятнадцать. Это — минимум 40 километров. Трудненько было бы мне дойти до него пешком!

— Как мы сюда попали? — подумал я. — Неужели Безменов перепутал буквы? Неужели „А“ означало „лево“, а не „право“?..

Погода — на редкость хорошая, но самолет подвигался вперед очень медленно. Мешал встречный ветер. Это сулило неприятные последствия. Ветер мог на-

столько снизить нашу скорость, что израсходовав весь бензин, мы так и не достигнем бухты.

Иванов прилагал все усилия, чтобы как можно скорее связаться по радио с Тихой, узнать, какая там погода. К сожалению эти попытки ни к чему не привели. Несмотря на приказание Москвы — постоянно следить за нами, рация бухты Тихой сейчас не могла этого сделать. Несколькими часами раньше в бухту прилетел Махоткин и теперь он разговаривал с Москвой...

У острова Галля показались первые облака. На этот раз мне пришлось отказаться от любимого приема и не уходить вверх. Бухта Тихая может быть закрыта, и не трудно пролететь не заметив. Волей-неволей пришлось лезть под облака и обходить острова со стороны Баренцова моря.

Скоро облачность снизилась почти до самой воды. Итти становилось очень трудно.

Остров Мак-Клинтока остался позади. Теперь внизу мелькают торосы, изредка прорезанные разводьями. Мы уже летим 1 час 10 минут и, судя по времени, до острова Гукера недалеко.

Погода портилась. Бассейн терпеть не может никакого риска, и он предложил выбрать место поровнее, сесть и переждать погоду.

— А то долетаемся, пока кончится горючее, — заключил он. — Нечем будет примус развести.

Я уже склонялся к мысли, что Бассейн прав, когда Иванов передал записку:

— В Тихой туман, видимость 5 километров...

Положение не из приятных. Я еще не знал, что надо делать. Когда внизу мелькали ровные площадки, рука невольно тянулась к сектору газа остановить мотор и сесть. Пока я раздумывал — сесть или не надо, площадки кончились, и впереди опять вздымались торосы...

Самолет не чувствовал моей нерешительности и с той же скоростью продолжал двигаться вперед. Выросший из тумана обрывистый берег острова Гукера по-

ложил конец нерешительности. Теперь нам осталось только обойти кругом остров, так как бухта Тихая на его противоположной стороне. „Теперь мы уже в Тихой“ радостно подумал я и почувствовал, как от этой мысли рассеялись все сомнения.

Лавируя над изрезанным побережьем острова, я приказал Иванову:

— Спроси еще раз Тихую о погоде. Может, лучше стало.

— У меня нет связи, — ответил Иванов.

— Как нет? Ты же только сейчас передал мне сводку.

— Эту сводку я случайно перехватил, когда Тихая передавала очередную погоду на мыс Желания. Сейчас она опять говорит с Москвой.

— Вот чертовщина! — невольно выругался я.

До Тихой осталось несколько километров пути. Но в баках лишь несколько килограммов горючего. Зная это, механик еще раз предложил садиться.

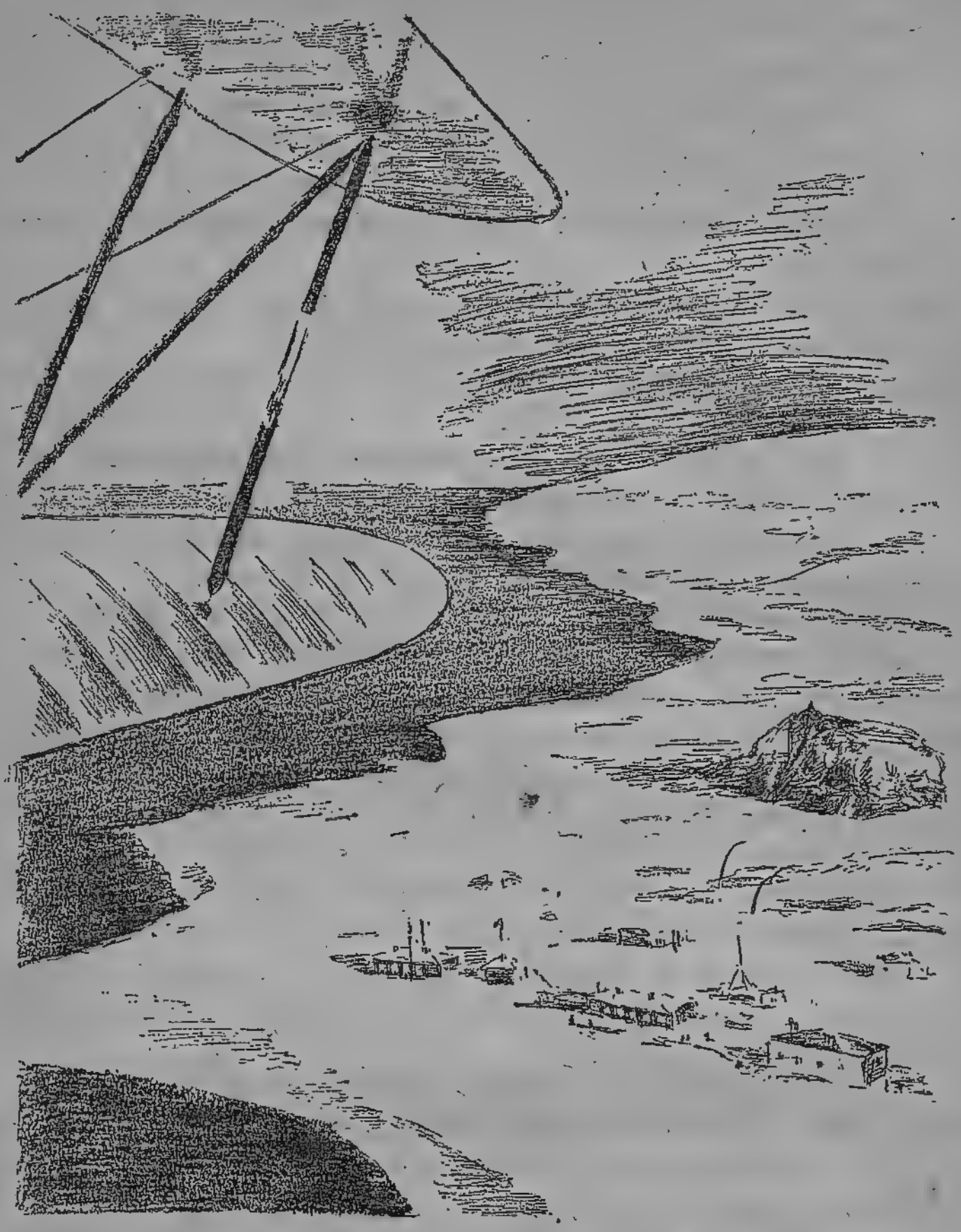
— Ты понимаешь, — убеждал он, — мы же идем очень низко. Кончится бензин и сесть не успеешь. А если и сядем, что делать без горючего? Жить не с чем будет...

— Брось, Флегонта, — ответил я. — Здесь не так уже легко сесть, а лететь осталось какие-нибудь пять минут, не больше. Скоро должна показаться Тихая. Видишь, берег уже отклоняется на север...

Слева показался какой-то остров, а справа — высокая, черная скала. Я не успел еще толком сообразить, куда мы попали, как прямо впереди выросли из тумана две мачты и несколько домиков. Бухта Тихая...

На мгновенье остановилось сердце. Хотелось кричать что-то радостное и непонятное. Но я молчал, не в силах оторвать глаз от развернувшейся картины. Зимовка в Тихой похожа как две капли воды на десятки виденных мной полярных зимовок. Но в тот момент она показалась мне сказачно-прекрасной...

Бассейн тряс меня за плечо, позабыв про свою больную руку.



Впереди показалась бухта Тихая.

Такое состояние продолжалось очень недолго. В мозгу, как на мгновенье позабытая боль, опять забилась беспокойная мысль: „а вдруг нехватит горючего? Скорее, скорее“...

Едва дотянув до аэродрома, я по флагам определил

направление ветра и без традиционных кругов, камнем пошел на посадку.

Конечно нас никто не встречал. Когда мы уже рулили по аэродрому, из домиков выскочили зимовщики и товарищи по полету — экипаж Махоткина.

Нас окружили люди с радостными, возбужденными лицами.

— Готовились-готовились к встрече, — сознался запыхавшийся от бега начальник зимовки, — а вы прилетели так неожиданно, что вся торжественность пошла на смарку...

— Да ну его! — с притворным равнодушием отмахнулся кто-то. — Нежданно-негаданно, как с неба свалился. Все тихо, хорошо. Вдруг шум мотора, из облаков вынырнула машина. Наши самолеты в ангаре, кто может здесь лететь? Ясно, только Водопьянов...

Люди растерялись от неожиданности, но даже мы — виновники этой растерянности — не замечали этого. Вырвавшись наконец из ледяного плена, мы были настолько рады, что готовы были перецеловать всех этих милых, немного сконфуженных людей. Впрочем, последнее вряд ли доставило бы им удовольствие. Случайно я обратил внимание на Иванова и Бассейна и невольно сравнил их с встречающими. Негры и белые! На наших лицах за время житья в „куропачьем чуме“ наросло копоти на целый миллиметр. Блестели белизной только зубы и белки глаз...

Когда схлынули первые восторги, нам истопили баню. Мы с удовольствием помылись. Чтобы привести себя окончательно в культурный вид, я сел бриться. И только тут, перед зеркалом, обнаружил дефекты своего, освобожденного от слоя копоти, лица. У меня были обморожены щеки и подбородок.

— Ничего, — промычал я сам себе. — Могло быть хуже. Не впервые тебе менять кожу на лице...

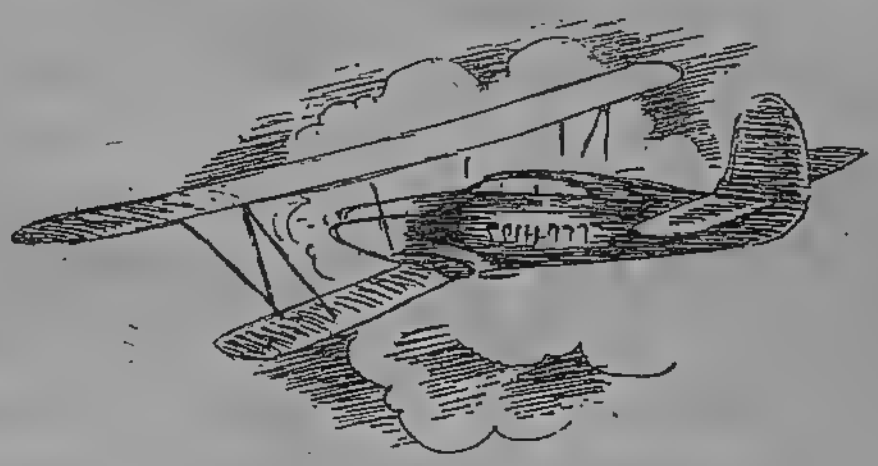
Иванова больше всех беспокоила история с радиомаяком. Он первым делом пошел не в баню, а на рацию, и стал лично говорить с мысом Желания.

— Что случилось с маяком? — спрашивал он. —

Почему внезапно пропал сигнал „А“? Почему, руководствуясь вашей схемой, мы отклонились вправо от курса и все же не могли его обнаружить?

Радисты мыса Желания сначала не хотели сознаваться в своей ошибке и всю вину валили на технику. Потом Безменов извинился и сказал, что он случайно перепутал буквы. Сигнал „А“ означал не „право“, а „лево“...

— Мы вам по радио сообщили, что вам дана неправильная схема, — добавил он. — Но вы наверное нас на короткой волне не слушали. Передать же вам это по длинной волне вместо маяка мы не догадались...



На земле Франца Иосифа

Итак — оба самолета моего звена благополучно спустились на лед бухты Тихой на Земле Франца-Иосифа, в конечном пункте нашего перелета.

Обе машины исправны, люди здоровы — если не считать забинтованной руки Бассейна. Врач зимовки на острове Гукера осмотрел ее. Рана оказалась не такой серьезной, как мы предполагали. После этого сам Бассейн перестал считать себя больным.

Отто Юльевич Шмидт, бесконечно радуя нас своим вниманием, прислал из Москвы радиограмму:

Бухта Тихая. Водопьянову. Махоткину.

Шлю самый сердечный привет дорогим друзьям — славным героям-летчикам и всему экипажу звена. Вся страна следит за вами с вниманием и любовью. Радуюсь за новый большой успех.

Шмидт.

У нас были все основания к тому, чтобы с гордостью заявить:

— Большой арктический перелет завершон успешно. Впервые в истории самолеты пересекли с юга на север Новую Землю, пересекли Баренцово море и достигли Земли Франца-Иосифа.

Говоря так, мы не забывали, что перед нами стоят еще две, пожалуй не менее сложных, задачи: полеты над Землей Франца-Иосифа и возвращение в Москву. Но выполнить их было уже не так трудно. Теперь мы хорошо знали местные условия и научились, смотря по обстановке, приспосабливаться к ним или использовать их в своих целях.

До сих пор ни один самолет не достигал еще этого самого северного на земном шаре архипелага, самой северной оконечности Советской земли.

Может показаться странным, что *советские* острова до сих пор носят имя последнего австрийского императора. Этот парадокс имеет свою историю, но не историческое оправдание. Северный архипелаг с большим правом может носить имя русского революционера и ученого П. Кропоткина, чем Франца-Иосифа.

В средине прошлого столетия, когда самым северным островом ученые всего мира считали Новую Землю, а в высоких широтах Арктики западнее Новой Земли еще никому не удалось побывать, секретарю русского Географического общества П. А. Кропоткину было поручено составление плана большой полярной экспедиции. Скоро план был готов, но осуществить его не удалось. Министерство финансов отказалось ассигновать нужные суммы, и проект был похоронен. Такие случаи были обычными в царской России...

Работая над планом высокоширотной экспедиции, Кропоткин пришел к выводу, что „к северу от Новой Земли... должна существовать земля, лежащая под более высокой широтой, чем Шпицберген. На это указывало неподвижное состояние льда на северо-запад от Новой Земли, камни и грязь, находимые на плавающих здесь ледяных полях, и некоторые другие мелкие признаки“. Кропоткин был настолько уверен в своем теоретическом предвидении, что открытие неизвестной миру земли ставил одной из задач своей неосуществившейся экспедиции. „Эта экспедиция, — писал он в проекте, — могла бы сделать также попытку добраться до большой неизвестной земли, которая должна находиться не в далеком расстоянии от Новой Земли“...

Как и следовало ожидать, гениальные теоретические расчеты русского ученого и революционера блестяще подтвердились на практике. Через несколько лет, — в 1873 году, — австрийские полярные путешественники, Карл Вейпрехт и Юлиус Пайер, случайно натолкнулись на землю, существование которой было предсказано Кропоткиным. Именно *случайно,* так как ко времени своего открытия путешественники второй год дрейфовали на своем судне, вмерзшем в мощный тринадцатиметровый лед и, по выражению самого Пайера, „из свободных исследователей-моряков сделались пассажирами льдины“. Обстоятельства же, при которых была открыта до тех пор неизвестная земля, лучше всего свидетельствуют о случайности этого открытия для австрийцев.

„С грустной покорностью воле судьбы, — писал в своем дневнике Пайер, — приходилось нам встретить вторую зиму без всяких результатов и провести ее под страхом быть ежеминутно раздавленными льдами, как вдруг *совершенно неожиданно* наше положение изменилось. Давно уже вступили мы, плавая на льдине, в такую область, которой человеческий глаз еще не видел. Тщетно искали, не откроется ли нам какой-нибудь неведомый берег. 31 августа (1873 г.— *М. В.*) *совершенно неожиданно* увидали мы приблизи-

тельно на расстоянии 26 километров выплывающую из тумана по направлению к северу возвышенную землю. Казалось, что южная линия этой земли тянется под 80° северной широты. Одновременно с этим мы увидали впервые вокруг себя огромное число ледяных гор"...

При таких обстоятельствах был открыт огромный архипелаг общей площадью до 20 тыс. квадратных километров, названный Пайером Землей Франца-Иосифа. Кропоткину оставалось только отметить с нескрываемой горечью: *„Земля, которую мы провидели сквозь полярную мглу, была открыта Пайером и Вейпрехтом"*...

За полстолетия — с 1873 по 1929 год — на Землю Франца-Иосифа было снаряжено около 150 экспедиций. Чуть ли не все страны мира делегировали сюда своих представителей. Здесь побывали и норвежцы, и русские, и англичане, и американцы, и австрийцы, и немцы, и французы, и итальянцы. Однако большинство экспедиций носило не научный, а промысловый характер.

Советский Союз первым начал планомерное научное исследование архипелага. Из полутораста экспедиций, побывавших там, только 17 преследовали научные цели и 12 из них были снаряжены нами. Одно это давало право присоединить Землю Франца-Иосифа к территории нашей родины. В 1923 году над архипелагом был поднят советский флаг, а в 1929 году экспедиция О. Ю. Шмидта положила начало освоению архипелага. В этот год на одном из островов Земли Франца-Иосифа — на острове Гукера — был сооружен первый дом и оставлены первые зимовщики. Советская зимовка в бухте Тихой существует до сих пор. В ней и была оказана нам теплая гостеприимная встреча.

Бухта Тихая находится в северо-западной части острова Гукера, занимающего центральное место в архи-

пелаге, и вдается в него почти на 2 километра. С севера, востока и юга ее защищают скалы высотой до 170 метров с нагроможденными на них ледниками. Это — самое красивое место из всех, которые нам пришлось видеть за Полярным кругом в течение месяца своего перелета. В особенности хороши бухта и остров в полярный день, когда ярко-оранжевое солнце светит круглые сутки. Вода, лед, базальтовые скалы, двухсотметровая громада Рубини-Рок, вздымающаяся из воды прямо перед зимовкой, — все это переливается на солнце всевозможными цветами и оттенками.

Все это красиво и приятно только в ясный летний день, а таких дней в бухте Тихой не так уж много. Кстати сказать — „день“ и „ночь“ в этих местах понятия очень условные. Полярный „день“ здесь начинается между 16 и 25 февраля и продолжается 200—250 суток. Затем опускается непроглядная полярная ночь, редко освещаемая чудесными сполохами северного сияния. Так как средняя годовая температура на Земле Франца-Иосифа равна 17,7 градуса мороза, то понятия „зима“ и „лето“, с точки зрения людей Большой Земли, тоже очень растяжимые. 90 процентов суши архипелага покрыты многометровым вечным льдом, ледниками, которые огромными языками сползают с гористых берегов в море и рождают плавающие ледяные горы — айсберги. Арктика — страна вечной зимы, поэтому здесь и принято называть „зимой“ полярную ночь. На нее действительно приходится период наиболее низких температур, к тому же во время полярной ночи свирепствуют морозы и ураганные ветры, ведущие за собой страшную арктическую пургу. Впрочем и „лето“ (полярный день) в бухте Тихой, например, изобилует ветрами и туманами.

В 1929 году в бухте Тихой было организовано самое северное в мире поселение зимовщиков. Впоследствии здесь была создана научно-исследовательская станция Главного управления северного морского пути, проводящая научную работу, имеющую немаловажное значение для изучения климата всего СССР.

С каждым годом рос объем научной работы на Земле Франца-Иосифа. Росло количество зимовщиков. Росла зимовка. И теперь даже как-то странно называть „зимовкой“ этот полярный городок. Правда, население этого городка составляет всего 22 человека, но зато живут они настоящей городской жизнью. Во всем, даже в мелочах, сказывается советский стиль, сталинская забота о человеке. Здесь, на 80° северной широты, заботливой рукой нашей родины создано все, чтобы облегчить существование советским людям в суровых условиях Арктики.

Дома зимовки построены прочно, добротно. Здесь давно позабыли о „полярной экзотике“, о наспех сколоченных темных хибарках, обогреваемых костром или примусом, о вечном холоде и сырости, о спальных мешках. Здесь каждый зимовщик имеет отдельную чистую и теплую комнату. В каждой комнате — электрическое освещение и телефон. К услугам зимовщиков уютная, светлая столовая, чистая баня. В свободное время все собираются в большой общей комнате, называемой традиционно кают-кампанией. Репродуктор доносит сюда музыку из Москвы. Здесь есть богатая библиотека, шахматы, пианино, звуковая киноустановка. Мы просмотрели там много хороших фильмов, в том числе „Три песни о Ленине“. Словом — чем не Большая Земля?

Пока находишься в помещении, — ничто не напоминает о полярной зимовке. Но стоит выйти „на улицу“, Арктика дает себя знать: тут и там развешаны шкуры убитых медведей; леденящий кровь ветер валит с ног; грозен и величественен вид знаменитой скалы Рубини-Рок, вершина которой вечно закрыта рваными клочьями облаков...

Кроме всего прочего, зимовщики хорошо обеспечены питанием. У них имеется скотный двор, где находятся 20 свиней и корова. В складе лежат штабеля окороков, грудинки, всевозможные сорта копченых колбас, рулетов, консервов — фруктовых, рыбных, мясных, овощных. Есть мука, сахар, сыры, конфеты, шоколад,

какао, кофе, виноградные вина. Запасов здесь на несколько лет.

Приехав сюда из Москвы, люди ни в чем не чувствуют ограничений, ни в чем не изменяют своим привычкам. Мы, например, свежие люди на зимовке, и то чувствовали себя здесь хорошо. Это заслуга зимовщиков. Они так сумели организовать культурную работу, что совершенно забываешь о суровой Арктике: тут и кино, и библиотека, и струнный оркестр, и биллиард...

Начальник зимовки, товарищ Битрих, вместе со своей женой, уже не первый год живет в Тихой. Год тому назад у этой четы здесь родилась дочка, названная в честь Арктики Севериной. Крепкая, пухлая девочка — любимица всего поселка. Спустя несколько дней после нашего прибытия, население зимовки увеличилось еще на одного человека: в семье Битриха родился сын. Это радостное событие взволновало все население поселка. Мы несколько дней с упоением спорили о том, какое имя дать этому самому молодому в мире полярнику. Я предложил окрестить его... Айсбергом! Предложение было дружно отвергнуто. До нашего отлета этот трудный вопрос так и не был решен...

Зимовщики влюблены в свое дело, готовы работать круглые сутки, чтобы лучше выполнить поставленные перед ними задачи. А задачи сложны и многообразны. Их зимовка находится на расстоянии всего тысячи с небольшим километров от сердца Арктики — Северного полюса. Здесь заготавливается погода для всей территории Советского Союза.

Систематические же научные наблюдения в высоких широтах имеют колоссальное значение. Сопоставляя данные их наблюдений со своими, с наблюдениями других зимовок, ученые в Москве составляют точные прогнозы погоды и движения льдов на несколько месяцев вперед. И чем точнее будут наблюдения здесь, на самой северной зимовке, тем точнее будут прогнозы ученых.

Метеорологические наблюдения в бухте Тихой ведут супруги Позныш.

Какая бы погода ни была — ясное солнце, или пурга, или шторм, — каждый час нужно побывать на метеостанции, записать показания термометров и отсчеты многих других приборов, составить сводку и передать ее на рацию. Два человека круглый год несут круглосуточную вахту. И не было еще случая, чтобы запоздала очередная сводка. Какое опоздала! Товарищи Позныш кроме сводок успевают еще вести дополнительные наблюдения и систематизировать материалы для климатической характеристики Земли Франца-Иосифа.

Но метеорология только одна часть многообразной и сложной научной работы зимовщиков. Не менее важны наблюдения за земным магнетизмом. Ведь бухта Тихая находится ближе всех других зимовок к магнитному полюсу.

Богато оборудованный магнитный павильон построен здесь в 1931 году. С тех пор в нем изо дня в день ведутся наблюдения. Руководит ими энтузиаст своего дела — старший магнитолог Никольский, добровольно зимующий в Тихой уже три года. Ему помогает младший магнитолог Голубева.

Изучение явлений, характеризующих земное магнитное поле, кроме научного интереса, имеет большое практическое значение и в авиации и в мореходстве. Тем более, что с осени 1934 г. магнитологи Тихой по своей инициативе проводят дополнительную обработку материалов наблюдений с целью выяснения периодичности магнитных бурь. Оказалось, что в районе Земли Франца-Иосифа магнитные бури достигают такой силы, что стрелка компаса отклоняется до шести градусов в ту и другую сторону. Я, как летчик, предпочел бы попасть в пургу, но только избежать подобной, незаметной для глаза и слуха, бури...

Товарищи Бюргановская и Симцова занимаются изучением теплового и светового баланса Земли Франца-Иосифа. Они кропотливо, час за часом, определяют и

записывают, сколько тепла и света приносится солнцем на безлюдные островки и моря Заполярья и сколько излучается обратно в мировое пространство. Их наблюдения сыграют немаловажную роль в освоении Арктики.

Я подробно расспрашивал всех зимовщиков об их работе, с уважением осматривал многочисленные приборы, помогающие им вести свою кропотливую, незаметную, но так необходимую науке, работу. Больше всего по сердцу мне пришлась работа аэрологов — Канаки, Ледоховича и Вилейского. В родную стихию попал! И техника их мне родная и понятная: стоят в ангаре миниатюрные самолетики „У-2“ и „Ш-2“, облетавшие вдоль и поперек всю Землю Франца-Иосифа, лежат сморщенные до поры до времени радиозонды и шары-пилоты.

— Высота стратосферы, — сказал мне товарищ Канаки, — у нас колеблется между семью и десятью тысячами метров...

— Вот хорошо! — сейчас же одобрил я и подумал о стратопланах, которые в недалеком будущем помчатся из Москвы — через Землю Франца-Иосифа, через Северный полюс — в Америку...

Аэрологи бухты Тихой за 1935—1936 гг. выпустили 75 радиозондов, пробуравили небо Арктики до 22 километров, с точностью установили, что температура стратосферы над ледяным безмолвием достигает минус 73 градусов по Цельсию, но чаще всего держится на уровне минус 50—55°. Это — для будущего, для стратопланов. Но они приготовили подарок и для настоящего, для нас — полярных летчиков. По их наблюдениям выходит, что характерной особенностью Арктики является прямо-таки неожиданная здесь приземная инверсия, т. е. с повышением высоты до известных пределов повышается и температура. Глубина инверсии доходит до 5—7°. Например: температура воздуха у земли минус 20 градусов, а на высоте 1 500—2 000 метров — минус 15—13°. И все 75 зондов дали одинаковые отсчеты! Этот вывод аэрологов меня обрадовал и лишний раз убедил в правильности моего предположения:

в Арктике зимой надо летать на высоте порядка 2 000—2 500 метров, а не рисковать собой и машиной в слепых полетах над льдами, как поступает большинство полярных летчиков.

Мы уже второй день в бухте Тихой. Приступаем к подготовке дальнейших перелетов. Подготовкой заняты экипажи обеих машин. Механики возятся у моторов, а мы — летчики, штурман и радист — засели над картами в кают-кампании. Просматриваем оборудование и снаряжение, изучаем маршруты с навигационной точки зрения. В высоких широтах магнитные компасы дают большие отклонения, нередко вводя в заблуждение не только летчика, но даже и опытного штурмана. Малейший недосмотр — и курс потерян, самолет уходит в неизведанные пространства, выбраться откуда стоит больших трудов. У нас еще свежи в памяти рассказы магнитолога Никольского и его помощницы. Стараемся сделать из их рассказов все возможные практические выводы и убить самую возможность неприятного блуждания.

Настойчивость и энергия, с которой готовятся все люди моего звена к предстоящим полетам, рождает уверенность в их успешном завершении.

Наши самолеты прошли около 4,5 тысяч километров каждый. И прежде чем приступить к выполнению второй задачи нашего перелета — к разведочным полетам над архипелагом, — машины нужно было тщательно осмотреть. Понятно, что мой самолет, благодаря вынужденной посадке на Земле Греэм-Белля пострадал больше, и 23 апреля, когда машина Махоткина была готова к полету, моя еще приводилась в порядок.

Я предполагал, что в разведочные полеты мы вылетим в составе звена. Задержка моего самолета спутала все карты. Погода же в Арктике, как известно, весьма склонна к переменам. С этим нужно было считаться, и

так как 23 апреля день оказался летным, пришлось разрешить Махоткину вылететь самостоятельно.

План разведочных полетов мы составили раньше. Мы должны были долететь до самой северной оконечности архипелага — до острова Рудольфа, оттуда вылететь на Землю Греэм-Белля, на место моей вынужденной посадки, нанести на карту маленький островок, который мы там заметили и которого до сего времени на карте не было, и вернуться обратно в Тихую. Во время полета по этому маршруту нам предстояло сделать несколько десятков фотоснимков, выяснить состояние льдов в бесчисленных проливах между островами архипелага и, сравнив расположение островов с картой, по возможности — исправить ее. Теперь вся задача ложилась на плечи Махоткина и его экипажа.

Получив задание, Махоткин вылетел, но нивесть откуда взявшийся туман принудил его скоро ни с чем вернуться обратно. И в этом не было ничего удивительного. Трасса каждого полета в высоких широтах полна всяких неожиданностей. Арктика — это какая-то непрерывно действующая фабрика туманов. При одной температуре воздуха туман бывает над чистой водой, при другой температуре — над льдами, а вода открыта и видна сверху, при третьей — туман держится на островах и ледниках. И буквально считанными бывают те дни в году, когда и вода, и лед, и земля свободны от тумана. Нам ничего не оставалось делать, как запастись терпением и дожидаться одного из „считанных дней".

Мой самолет готов — остановка за погодой. Тяжелые облака плотно закрыли небо и накрепко приковали нас к Тихой. Конечно, такая погода не удержала бы нас от обыкновенного полета. Но в том-то и дело, что нам предстоял не обыкновенный, а разведочный полет. Нам нужна была совершенно ясная погода и хорошая видимость.

Подходящая погода установилась только 26 апреля, и я отдал приказ о вылете звена. Маршрут разведки оставался прежним. Ведущим должен был итти само-

лет Махоткина — у него на борту Аккуратов, которому предстояло провести все наблюдения над картами и местностью.

Скоро моторы весело закрутились, и Махоткин стал выруливать на старт. Недалеко от берега возвышалась ледяная глыба. Опасаясь столкновения с ней, Махоткин чуть-чуть свернул в сторону и попал правой лыжей в занесенную снегом трещину... Лыжа провалилась. Мы вместе с зимовщиками бросились на помощь. Самолет вытащили и установили на безопасном месте, но лететь он уже не мог: у него сломан конец крыла...

Мне жаль было упускать хорошую погоду и я решился лететь один.

Тяжело нагруженная машина пробежала не меньше 700 метров по льду бухты и нехотя пошла в воздух. Набрав высоту, я взял курс на остров Рудольфа. Часы на доске приборов показывали двенадцать дня.

Ветер дул в спину. Скорость самолета доходила до 200 километров в час.

В начале полета наша рация работала исправно. Это особенно важно. Нам необходимо держать непрерывную связь с бухтой Тихой и каждую минуту знать, какая там погода.

Все шло хорошо и впереди уже стали вырисовываться очертания острова Рудольфа, когда я получил тревожную записку от Иванова. „Рация вышла из строя, — писал он. — Связи нет. Не пойму, в чем дело. Для ремонта необходима посадка“.

После блестящего начала полета записка Иванова подействовала на меня, как гром с ясного неба. Но делать нечего. Надо принимать какое-то решение, тем более, что справа под крылом уже расстилается остров Рудольфа. Я легко узнаю знакомые по картам очертания бухты Теплиц. На берегу ясно видны три домика и какое-то полуразрушенное строение.

Вспоминаю, что один из этих домиков построен американской экспедицией Циглера — Болдуина, которая побывала здесь в 1904 году. Эта экспедиция, стоившая огромных денег, должна была обследовать острова Земли

Франца-Иосифа и достигнуть Северного полюса. Она не выполнила ни одной из поставленных перед нею задач. Достигнув острова Рудольфа, члены экспедиции — норвежцы и американцы — повздорили между собой и ни с чем вернулись обратно в Америку. Два другие дома построены нашими зимовщиками в 1932 году, во время проведения второго Международного полярного года. Зимовщики провели на острове Рудольфа всего один год, после чего зимовка была законсервирована [1].

На ют от зимовки, на леднике, заметно ровное место, на которое по моим расчетам можно сесть. Но садиться с такой нагрузкой опасно, можно сломать лыжу.

Погода исключительно хороша. Видимость не менее ста километров. Мотор работает прекрасно. Оценив все это, я решил полететь дальше на север, ознакомиться с ледовой обстановкой от острова Рудольфа до 83—84 градуса северной широты и, израсходовав на это часть горючего, тем самым уменьшить нагрузку самолета. Тогда можно будет смело садиться в бухте Теплиц и исправлять закапризничавшую рацию.

Набрав 1 300 метров высоты, я взял по компасу курс строго на север. Всего 700 километров отделяло меня от места, к которому несколько веков подряд стремились все исследователи Арктики, — от Северного полюса. Со скоростью 170 километров в час моя машина приближалась к нему...

Внизу развертывалась, видимая на многие десятки километров вперед и по сторонам, величавая картина вековых льдов. Кое-где громоздились целые полосы торосов. В этих местах лед казался искрошенным и изломанным, будто его пропустили через гигантскую мясорубку. Иногда гряды торосов отдаленно напоминали застывший путь ледокола неправдоподобных размеров. То там, то здесь над ледяной равниной гордо вздымались

---

[1] Во второй половине 1936 года зимовка была организована вновь. *Ред.*

красавцы-айсберги самых причудливых форм. От них по белизне снега далеко тянулись четкие фиолетовые тени.

Показались небольшие разводья, но скоро пропали. Чем дальше на север — тем ровнее становилась ледяная пустыня, исчезали гряды торосов, заметно редели горы айсбергов.

Как зачарованный, я смотрел на эту картину изумительной силы и спокойствия, стараясь запомнить ее всю до мельчайших деталей...

Внезапный толчок в плечо и громкий, заглушающий привычный шум мотора, крик на ухо вывели меня из очарования.

— Земля скрывается, пора возвращаться, — кричал Бассейн.

В обязанности механика в полете входило наблюдение за оставленным островом Рудольфа. Теперь Флегонт напоминал о данном ему поручении. Его крик означал, что если мы будем медлить с возвращением, берег скроется и нам будет стоить больших трудов вновь обнаружить его.

Возвращаться страшно не хотелось. И я не сделал бы этого, если бы на борту моего самолета был штурман. С помощью аэронавигационных приборов он смог бы определить снос, внести поправки в компасный курс и, в случае нужды, определить местонахождение самолета. Но штурмана у меня не было, а подвергать риску себя и экипаж я не имел никакого права. Оставалось только одно: вернуться на остров Рудольфа, что я и сделал.

Слева, далеко впереди, не трудно было заметить остров — Белая Земля. Невольно вспомнилась его история. В 1895 году Фритьоф Нансен покинул на 86 градусе северной широты свой вмерзший во льды „Фрам“ и вдвоем с матросом Иогансеном пытался пешком дойти до заветного полюса. Скоро он убедился, что из этой попытки ничего не выйдет, и вынужден был повернуть на юг. После долгих блужданий взорам несчастных путешественников предстали наконец очертания занесенной

снегом неизвестной земли. Нансен нанес открытую им землю на карту и, приняв две возвышенности за два самостоятельных острова, назвал их в честь своей жены и дочери островами Евы и Лив, дав им еще одно общее название: Белая Земля. Тридцать с лишним лет полярники были уверены, что Белая Земля состоит из двух островов.

В 1932 году, во время второго Международного полярного года, советскому профессору Н. Н. Зубову на моторно-парусном боте „Клиппович“ удалось впервые в истории обогнуть с севера, иногда неприступную даже с юга, Землю Франца-Иосифа и побывать на Белой Земле. Профессор Зубов установил, что здесь только *один* остров, состоящий из двух возвышенностей, разделенных глубокой ложбиной, создающей впечатление двух островов. Впечатление еще более усиливается тем, что на восточном склоне западной возвышенности сквозь лед чуть проглядывают верхушки скал...

На восток от острова Рудольфа тянулась полоса открытой воды, шириной километров в тридцать, а за ней опять бесконечные льды.

Не удовлетворяясь полученными наблюдениями, я несколько раз обошел остров, внимательно изучая его с воздуха. В мозгу привычно отметилось: „На восточном берегу острова Рудольфа, начиная от мыса Флигели и кончая мысом Габельмана, ледники вполне пригодны для посадки и взлета. Правда, имеется большой наклон, но он не помешает посадке. Морской берег не очень обрывист. Особенно хороши условия для посадки в проливе Наймейера“...

Покончив с осмотром, я обогнул остров с южной стороны и пошел к знакомым домикам. Теперь самолет облегчен, можно и сесть. Сделав круг, я проверил площадку и с некоторым волнением направил самолет к земле.

Оставив под присмотром Иванова самолет с работающим на малых оборотах мотором, мы с Бассейном пошли посмотреть, в каком состоянии находятся дома и что в них есть. В другое время Иванов вряд ли со-

гласился бы на такое самопожертвование, но теперь он был рад, что мы оставили его в покое — рацию надо было починить во что бы то ни стало.

Первое, что мы увидели, был огромный сарай. Он повидимому когда-то был крыт брезентом, но время сделало свое дело: брезент сгнил и его по частям сорвало ветром. На решетчатом скелете крыши кое-где болтались жалкие лоскутья. Из-под снега торчали разбитые ящики и несколько деревянных бочек. В ящиках еще сохранились круглые банки консервов и квадратные банки с пеммиканом. Банки проржавели и консервы испортились. Сарай, как видно, служил складом экспедиции Циглера — Болдуина и, судя по остаткам, очень богатым складом.

Недалеко от сарая — деревянный дом. Около него множество медвежьих следов. Мы заглянули в окно. Внутри дома лед доходил почти до потолка: за 30 лет в нем образовался настоящий ледник...

Ниже к берегу расположены хорошо сохранившиеся строения нашей зимовки: дом и склад.

Мы зашли в склад. Дверь не была заперта и даже не занесена снегом. Мы ее легко открыли, удивляясь, как до сих пор сюда не проникли арктические мародеры — медведи. Впрочем, у склада они побывали не раз, оставив глубокие следы зубов и когтей на прочной двери. Почему же они не добрались до содержимого склада? Ответ на этот вопрос нашел наблюдательный Бассейн: дверь открывалась не внутрь склада, не от себя, а на себя. Видимо у лакомок нехватило соображения на то, как справиться с дверью, силе же она не поддалась.

В складе оказалось много всякого добра. К потолку подвешено несколько окороков и связки копченой колбасы. На полках, как в хорошем универсальном магазине, в образцовом порядке разложены коробки с гильзами и порохом, банки с конфетами, бутылки с клюквенным экстрактом, спички и т. д. В общем — с таким запасом продовольствия мы втроем безбедно прожили бы здесь не меньше года. Если еще вспомнить о

медвежьих следах, то легко догадаться, что мы не испытывали бы недостатка и в свежем мясе...

Осмотрев склад, мы направились к дому. Его дверь не поддалась нашим усилиям. Вероятно заколочена. На ступеньках лежал колокол. Бассейн ударил им в дверь раза два. Звону получилось много, а толку мало. Мы обошли домик кругом и обнаружили окно, забитое фанерой. Я легко оторвал фанеру. Нашим взорам представилась маленькая, совершенно пустая закопченая комнатка.

На этом обследование кончилось.

Захватив из склада на память коробку конфет и две пачки спичек, мы вернулись к самолету. Представьте себе наш ужас: мотор не работал! Иванов объяснил это так: температура воды стала подниматься, и он, боясь наделать неприятностей, выключил мотор. Я облегченно вздохнул: пронесло! Внешняя температура всего 6° ниже нуля, а в радиатор налита незамерзающая смесь. Значит, выключив мотор, Иванов поступил вполне правильно. Иначе, кто знает, что могло случиться.

С помощью пускового моторчика „Бристоль“ нам удалось почти моментально запустить еще неуспевший остыть мотор.

Через несколько минут мы покинули остров Рудольфа. Иванов испытал свою рацию и тут же связался с бухтой Тихой. Оттуда сообщили: „Погода испортилась, видимость 3 километра, облачность 200 метров“.

„Плохо, — подумал я. — Как будем садиться?“

Тут мне пришла в голову счастливая мысль: попросить к аппарату Махоткина. Он, как летчик, лучше, чем кто-либо сумеет определить, с какой стороны выгоднее подойти к бухте. Махоткин посоветовал итти со стороны Британского канала. После этого стало как-то спокойнее на душе...

На высоте 1500 метров прошли остров Джексона. Внизу стаями ходят разорванные облака, временами скрывая собой очертания островов. Над одним из них

самолет внезапно бросило вниз. Я почувствовал, как ослабло управление. Скорость со 180 упала до 140 километров. Инстинктивно отдал ручку от себя, и самолет перешел в пикирующее положение. Скорость сразу прыгнула до 220 километров. Несколько секунд — и я вновь почувствовал нагрузку на руль. Положение восстановлено, но самолет потерял 300 метров высоты. Вероятно машина попала в сильный нисходящий поток при встречном ветре. Больше ничем такой неприятный бросок объяснить нельзя.

Почти сразу же за островом Джексона показался остров Карла-Александра. На нем — сплошной ледник. Я летел, вглядываясь в многочисленные острова и островки, то и дело попадавшиеся на пути, и все больше и больше убеждался в правильности первого вывода: Земля Франца-Иосифа имеет массу естественных аэродромов. И самый плохой из них — в бухте Тихой. Она еще может служить стоянкой для морских судов, так как к ней легко подойти с юга, где каждое лето складывается довольно сносная ледовая обстановка для навигации. Но как авиационная база бухта Тихая не выдерживает критики. Для будущих полетов на Землю Франца-Иосифа летчикам придется оборудовать себе собственную базу. И остров Рудольфа, пожалуй, самое подходящее место.

В одно из окон между облаками я заметил остров Гукера и полынью около бухты Тихой. Убрал газ и стал снижаться. На аэродроме был выложен знак „Т“. Около него дежурил сам начальник зимовки т. Битрих.

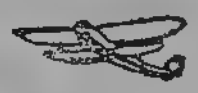
Сел благополучно.

Всего я летал 6 часов, из них 45 минут провел на острове Рудольфа.

По нашим расчетам мы поднялись до 83° 45′ северной широты, но доказать этого нельзя: у нас не было приборов, и мы не могли определить астрономическим путем точки, которой нам удалось достичь. Пришлось рассчитывать только по времени и скорости полета, а это не совсем надежный метод.

Пока мы летали, зимовщики втащили самолет Ма-

хоткина в ангар и вместе с бортмехаником Ивашиной приступили к ремонту. Через несколько дней ремонт был закончен. Могу засвидетельствовать, что отремонтированное крыло выглядело не хуже, чем новое...



Погода нас больше не баловала. Наступала полярная весна с ее непрерывными и непроглядными туманами. Температура резко подскочила вверх и уже редко спускалась ниже 2 градусов мороза. Подули южные ветры. Каждый день в бухте Тихой ломало лед, а с ним и наш аэродром, и понемногу выносило в Британский канал. Вода подошла к старому айсбергу, который два года сидел на мели. В одну из ночей айсберг раскачало волной и вынесло в море.

С каждым днем росло беспокойство моего экипажа. Аэродром быстро уменьшался в размерах. Раньше, вскоре после моего удачного полета на 83° северной широты, мы строили радостные перспективы, с нетерпением ждали улучшения погоды, чтобы вылететь вместе и достигнуть 85 градуса. Потом к ожиданиям прибавилось беспокойство за состояние аэродрома. В самом конце апреля мы уже разыскали маленькую площадку на льду бухты, поближе к берегу. Нельзя сказать, что мы ударялись в панику. На плохой конец у нас в запасе есть ледниковое плато острова Гукера. Правда, плато возвышается на 150 метров над уровнем моря, и мы плохо себе представляли, как можно втащить туда самолеты, но все же возлагали на него много надежд.

В хлопотах и беспокойствах быстро пролетело время. Наступил радостный праздник — Первое мая. На Большой Земле его называют не только днем международной солидарности трудящихся всего мира, но и праздником свободы, весны и цветов. Весна пока нам не принесла ничего, кроме неприятностей, а о цветах и думать нечего. Земля острова Гукера была еще плот-

но укутана тяжелым снегом. Цветы — замечательные яркие полярные маки — здесь расцветают только в июле и то всего на несколько дней.

Вместе с зимовщиками мы дружно встретили великий пролетарский праздник. Тяжелые клочья тумана, холодный блеск айсбергов и треск ломаемого ветром аэродрома не нарушили праздничного настроения. Слушая радио, мы перенеслись мысленно на Красную площадь и представляли себе несокрушимый поток военных машин, проходивших перед трибунами и мчавшихся над ними по воздуху. Прислушиваясь к передаче с Красной площади, мы ощущали всем своим существом мощь нашей родины, силу единой воли к победе. И на душе становилось теплее, радостней.

Свежий ветер, задувший 1 мая, окончательно лишил нас аэродрома. Бухта вскрылась. Лед взломало и вынесло в море. Стало ясно, что пора оставить мысль о полете в высокие широты и подумать о том, как бы отсюда выбраться в обратный путь. Пришлось искать новый аэродром на узкой полосе берегового припая.

Только 5 мая Махоткину посчастливилось найти небольшую площадку. В середине площадки громоздились торосы и их нужно было убрать. С помощью аммонала это нам удалось сделать довольно быстро. Тем не менее площадка была плохим аэродромом: взлететь с нее можно только с ветром одного направления.

Узнав о нашем намерении в первый же летный день отправиться в обратный путь, вылететь в Москву — зимовщики принялись готовить письма на Большую Землю. В них они делились со своими родными и знакомыми всеми новостями зимовки, происшедшими почти за год — последняя почта ушла отсюда вместе с последним ледоколом в августе прошлого года. К числу самых больших новостей относилось рождение сына у четы зимовщиков, о которой я уже упоминал. Роды были обезболены доктором полярной станции, т. Ковалевым. Мать и ребенок чувствовали себя прекрасно.

9 мая подул подходящий ветер. Получили погоду

из Русской Гавани, с мыса Желания и с Маточкина Шара. Везде ясно. В бухте Тихой погода тоже вполне подходящая. На смежных островах держался местный туман, но он не мешал: нам предстояло лететь не над островами, а над морем.

В 11 часов утра с большим трудом удалось оторваться от своего „аэродрома". Махоткин пошел впереди, я за ним.

Слушая радио, мы перенеслись мысленно на Красную площадь.

С тех пор как мы летели сюда, ледовая обстановка изменилась коренным образом. Теперь под нами расстилалась чистая вода. Льда не видно до самого горизонта.

Мы отошли уже километров 80 от бухты, как вдруг на моем самолете сильно затрясло мотор. Казалось, что он вот-вот вырвется из рамы. Случилось что-то серьезное, а под нами вода...

Я сию же минуту повернул к ближайшему к нам острову Мак-Клинтока, прилагая все усилия к тому, чтобы как-нибудь дотянуть до острова.

Запахло гарью. Первым движением было выключить мотор: каждую минуту мог возникнуть пожар. Однако какая-то сила удержала меня. Я и теперь благодарен себе за это. С выключенным мотором я наверняка не дотянул бы до острова...

Мотор тянул чуть-чуть, давая всего 1000—1100 оборотов. Но все-таки тянул и дотянул до района, из которого, пользуясь запасом высоты, можно было свободно спланировать без работающего мотора на один из островов архипелага. Высоты же у нас оставалось еще около 1500 метров.

Запах гари усиливался, но мотор не загорался. Я решил тянуть до последнего, взяв направление на бухту Тихую, чтобы потом, после вынужденной посадки, меньше итти пешком. Со скоростью, едва доходящей до 130 километров, мой самолет медленно продвигался вперед. Высота таяла с каждой минутой. Осталось всего 800 метров, когда впереди показался остров Гукера.

„Надо попытаться дотянуть до Тихой, — подумал я. — Может, не развалится мотор, выдержит рама“...

Иванов связался с Тихой и сообщил зимовщикам об аварии. Оттуда передали, что посадочный знак выложили в начале площадки.

Не надеясь на запас высоты, я стал обходить остров Гукера с правой стороны — там ближе. И когда впереди показалась бухта, моя машина располагала всего тремя стами метров высоты. Но теперь это было уже не страшно. У меня хватило высоты даже для того, чтобы сделать два круга и внимательно изучить сверху очень плохую площадку. Зрение у меня хорошее и я с воздуха заметил место, где самолет должен коснуться лыжами снега. Планируя, я рассчитывал посадить его прямо на полотно буквы „Т“.

Метрах в пятидесяти от цели машина начала терять скорость и проваливаться. Я добавил газа, последний раз рванул машину, предостерегая ее от сильного удара.

Сел благополучно. Стал рулить к стоянке. Вижу —

один из зимовщиков что-то крикнул, показывая назад. Я никак не мог понять, что он хотел этим сказать. Может, у моей машины сломался костыль или подкостыльная лыжа? Чтобы узнать, в чем дело, пришлось

„Придется тебе, Михаил Васильевич, одному в Москву возвращаться“.

остановить самолет и вылезть из кабины. Но спрашивать не пришлось. Взглянув назад, я увидел, что самолет Махоткина стоит вверх хвостом...

Я бросился к самолету. Из помятой, с разбитыми стеклами, кабины вылезли поцарапанные товарищи. Один, другой, третий. Значит, все живы.

— Что случилось?

— А я знаю? — ответил Махоткин вопросом на вопрос. — Давай вместе посмотрим.

Мы подошли к его самолету, уткнувшемуся носом в лед, и внимательно осмотрели его. Разбит в щепки винт, помято и в нескольких местах проломлено верхнее крыло, сломана стойка центроплана, поломаны лыжи. Рядом — виновник аварии — небольшой кусок льдины. Самолет зацепил за льдину левой лыжей и перевернулся...

Уяснив причины и последствия аварии Махоткина, перешли к моей машине. Раскрыв все, что можно раскрыть, копался в моторе Бассейн. Стали вместе искать причины аварии мотора. Причина скоро нашлась и оказалась совершенно неожиданной: в одном из цилиндров оторвался грибок клапана, отбил другой; они пробили насквозь поршень, и вся эта металлическая рухлядь провалилась в картер. От этого мотор потерял большую часть своей мощности. Гарью же пахло потому, что из дефектного цилиндра выбрасывало масло в глушитель, где оно и горело.

— Ну, как Махоткин? — спросил я, когда обе машины были осмотрены.

— Плохо, — сознался он. — На твоем самолете не годится мотор: Мой самолет можно ремонтировать, но здесь этого ремонта скоро не сделаешь.

— Остается одно, — заключил я, — из двух самолетов делать один. Моя машина исправна. Возьмем с твоей машины мотор...

Я невольно умолк. Мне было неловко сказать товарищу, проделавшему со мной тяжелый путь от Москвы до Земли Франца-Иосифа, то, что сказать было необходимо. Он понял меня и сам докончил мою мысль.

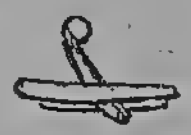
— Придется тебе, Михаил Васильевич, одному в Москву возвращаться.

Я молча пожал ему руку.

Вечером я доложил об аварии по радио начальнику Полярной авиации, т. Шевелеву. Он был очень обеспокоен всем происшедшим, обещал иметь крупный раз-

говор с директором моторостроительного завода по поводу качества его продукции, а мне категорически запретил вылетать в Москву одному.

— Мало ли что может случиться? — сказал на прощанье т. Шевелев. — Ты сам предлагал по новой трассе пускать обязательно два самолета, чтоб в случае чего летчики могли оказать помощь друг другу. Сиди и жди. Я доложу обо всем Отто Юльевичу и с ним вместе решим, что делать. Мне же кажется, что Махоткину придется выслать новый самолет...



Пришлось подчиниться. Да, подчиниться, но смириться у меня нехватило сил. Слишком хорошо был обдуман весь обратный путь. Наконец, проделать его мне было просто необходимо для проверки целого ряда предположений, родившихся на пути. Мне не хотелось оставлять дело неоконченным, и я решил бороться за него, бороться против казавшейся мне чрезмерной осторожности тов. Шевелева. Просидел всю ночь, обдумывая доводы и к утру сочинил такую телеграмму:

„Товарищ Шевелев, — писал я в ней. — Основной задачей перелета в Тихую я поставил себе изучение плохой погоды сверху. Мы летели по старинке, как летают все полярные летчики. Поэтому летели очень долго — 24 дня. Часто приходилось пролетать значительные расстояния при плохой горизонтальной видимости, которая, как известно, сильно затрудняет полет. Нередко, опасаясь, как бы не зацепить за какую-нибудь возвышенность, я был вынужден пробиваться вверх и итти на высоте порядка 1500—2000 метров. И тогда я впервые обратил внимание на характерную особенность здешних мест. Идя по верхам, при солнце, над слоем плохой погоды, я не терял из виду землю. Оказывается, густая дымка, непроницаемая по горизонтали, просматривается по вертикали, сверху.

Пользуясь этой особенностью, я не мучился, стремясь лететь у земли, не прибегал к приборам слепого полета, а спокойно шел верхом. Многим, в том числе и мне, казалось, что трудно лететь при плохой погоде. И это действительно так, если лететь у земли.

Но оказывается, зимой в Арктике можно свободно преодолевать частые полосы плохой погоды на большой высоте, где лететь не представляет никакого труда.

Пример: в начале марта мы прилетели в Амдерму. Нас там не встретили, несмотря на нашу предупреждающую радиограмму. Летели мы на высоте 1200 метров. Видимость была настолько хороша, что мы заметили Амдерму на расстоянии сорока километров от нее. Амдерма же нам сообщила, что у них видимость скверная, и поэтому там решили, что мы вернемся. Я кружил над Амдермой, не веря зимовщикам, что у них плохая видимость. Но стоило мне снизиться для посадки до двухсот метров, как я убедился, что горизонтальная видимость действительно плохая. Но вместе с тем тонкий слой плохой погоды почти совсем не уменьшает вертикальной видимости с большой высоты.

Другой пример: мы летели с мыса Желания в Тихую. Попав в полосу тумана, в полосу плохой горизонтальной видимости, я потерял Махоткина. А мы шли всего в трех километрах друг от друга! В общем — впереди ничего не видно, а внизу различить льды не представляет никакого труда. Я набрал около двух тысяч метров высоты, а льдины так и не потерял из виду, вплоть до самого архипелага.

Отсюда я делаю вывод: *при наличии хорошей материальной части летать зимой в Заполярье не труднее, чем на материке. Нужно только уметь преодолевать полосы плохой погоды.*

Я говорю „полосы“, и это именно так. На материке мне приходилось пролетать по 500—600 километров при одинаковой — плохой или хорошей — погоде. Здесь же, особенно в это время года, на таком расстоянии встретишь несколько полос разной погоды: и облачность, и туман, и ясно. При разных температурах здесь разные места рождают туман. При одной температуре он клубится над чистой водой, при другой — над льдами и т. д.

На этот счет у меня много практического материала, но мне надо его еще больше, столько, чтобы его можно было обобщить и сделать безошибочные выводы о методах полета в высоких широтах. Поэтому я и прошу разрешить мне вылететь из Тихой в Москву и вместе с тем разрешить пролететь этот путь другим способом, который выработался в первой половине перелета. Я буду лететь при любой погоде на высоте порядка 2500—3000 метров, конечно при условии хорошей погоды на месте посадки. Думаю, что этим способом мне удастся обратный путь совершить в 5—6 суток.

Беспокоиться за меня не стоит. Я возьму на борт штурмана Аккуратова. Он успел доказать свое мастерство. Кроме того мы будем часто встречать окна в облаках или тумане, так что штурман всегда сможет ориентироваться. Больше того: если окажется плохая погода на мысе Желания, у нас есть впереди Русская Гавань, Маточкин Шар, Вайгач, бухта Варнека, Амдерма наконец. Расстояние не так уже большое, и горючего нам вполне хватит от бухты Тихой до любого из перечисленных пунктов.

В конце концов второй самолет нам может быть полезен только там, где есть земля. В море все равно сесть негде, и он бесполезен.

У нас на борту имеется полуторамесячный запас продовольствия. В случае вынужденной по-

садки мы можем без лишений дождаться помощи ледокола или самолета, высланного с ближайшего аэродрома. Если же мы сядем на земле и не сможем своими силами исправить самолет, — запас продовольствия вполне гарантирует нам возможность добраться пешком до ближайшей зимовки. Все это — на всякий случай, так как я уверен, что метод, который я хочу испытать, предохранит нас от вынужденной посадки.

Суммируя все сказанное выше, я еще раз прошу вас для пользы очень большого дела разрешить мне вылететь из Тихой в Москву на одном самолете.

М. Водопьянов

К счастью для радистов бухты Тихой, мне не пришлось посылать в Москву этой длиннейшей радиограммы. Днем 10 мая я получил радио от тов. Шевелева. Вот оно:

„Экватор. Бухта Тихая. Водопьянову.

Вылет в Москву разрешаю. Предлагаю особо тщательно выбрать погоду, тщательно проверить всю матчасть. Особое внимание обратите на безотказную работу радиопеленгатора и радиопередатчика. Неисправность радиооборудования рассматривать наравне с неисправностью мотора — итти на посадку на ближайший аэродром.

Ко времени вашего прибытия в Амдерму дадим сведения о состоянии дальнейших аэродромов по пути в Москву.

Привет от Отто Юльевича вам, а также всему составу звена.

Желаю успеха.

Шевелев

Радиограмма тов. Шевелева меня несказанно обрадовала. Я предложил механикам как можно скорее переставить моторы.

— Сколько вам времени потребуется? — спросил я их.

— Как сделаем, так и готово.

— Ладно, — согласился я. — Если сумеете переставить моторы в течение трех суток — премирую.

— Попробуем...

Механики работали круглые сутки. Через двое суток на моей машине стоял новый мотор...

Все требования тов. Шевелева тщательно выполнены. Люди и самолет готовы. 13 мая, дождавшись хорошей погоды и приняв на борт четвертого человека — штурмана Аккуратова, я стартовал с остатков аэродрома в бухте Тихой на мыс Желания.

Товарищ Махоткин и Ивашина получили предписание остаться в Тихой до прихода первого ледокола. Им было поручено, используя имеющиеся на зимовке самолеты „У-2“ и „Ш-2“ провести ряд научных работ, в частности — широкое исследование режима льдов, окружающих землю Франца-Иосифа, полеты с метеорологами для изучения метеообстановки и условий полетов и т. д.

Обратный путь

Мы покинули бухту Тихую при ясной, солнечной погоде. Перелет начался спокойно. Но скоро, как вестники грядущих битв с коварной природой Арктики, впереди показались облака. Возникая недалеко от южной оконечности Земли Франца-Иосифа — у острова Сальма, они шли прямо на нас, низко нависая над черными волнами Баренцова моря.

— Довольно мучиться, — подумал я, заметив облака. — Испытаем-ка свой метод!

Слой облаков оказался толстым, но я легко пробил его и пошел верхом. И не пожалел об этом. Лететь было очень хорошо, спокойно. Через каждые 10—15 минут в облаках попадались окна, через которые вполне можно было определить характер льдов, расстилавшихся под нами. Сначала мы видели чистую воду, потом стали попадаться небольшие льдины. И только через 3 часа полета, зная, что скоро Новая Земля, я нырнул в одно из окон и пошел под облаками.

В 11 часов 50 минут „Н-127“ благополучно сел на аэродроме мыса Желания.

Зимовщики так же радостно встретили нас, как и несколько недель тому назад. Я немного поругался с радистами за их небрежность с радиомаяком. Но правду говорят, что время лучший целитель. После истории с маяком, стоившей нам пяти суток вынужденной посадки, прошел почти месяц. Острота события сгладилась. К тому же я был убежден, что т. Безменов сам переживал событие не меньше нас. Он „покаялся“, и на этом неприятный разговор и кончился. Больше того, т. Безменов и другие зимовщики мыса Желания уговорили меня вечером участвовать в первой полярной радиоперекличке.

Порядком проголодавшись, мы с удовольствием приняли предложение начальника зимовки т. Никитина

отложить деловые разговоры и приняться за обед. В перерыве между двумя блюдами т. Никитин рассказал тратикомическую историю, происшедшую незадолго до нашей встречи.

— В одиннадцать тридцать, — начал тов. Никитин, — мы получили от вас последнее радио. Заранее выделенные дежурные пошли на аэродром готовить костры и выкладывать посадочное „Т“. А надо сказать, что выходя из дома, мы всегда вооружаемся вин-

На пути медведя попалась пустая бочка. Медведь заинтересовался.

товками на случай встречи с медведем. На этот раз руки дежурных были заняты. Кто нес полотно, кто дрова, кто нерпичье сало, а винтовки никто не захватил.

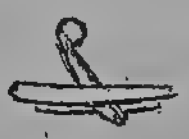
Разложили знак, развели костер, стали в него по кусочку подбрасывать нерпичье сало: оно хорошо горит и дает черный, хорошо заметный дым. Но дежурные не учли одного — нерпичье сало не только хорошо горит, но сгорая далеко распространяет свой характерный запах, столь любезный сердцу всякого медведя. Об этом они вспомнили слишком поздно: только тогда, как увидели направляющегося прямо к ним огромного белого медведя.

Гость хороший, а встретить нечем, винтовки нет.

Словно зная об этом, он идет смело. Дежурные начали кричать, а он будто и не слышит — прет и прет прямо на людей. И когда ему осталось пройти не больше ста шагов — на пути попалась пустая бочка. Медведь заинтересовался. Раза два обошел и обнюхал ее. Это спасло дежурных от неприятной встречи лицом к лицу со старым хозяином Арктики. Их крики привлекли наше внимание. Мы выбежали из дома и сразу же заметили: около черной бочки ходит что-то белое. Сообразив в чем дело, схватили винтовки, позвали собак и побежали на выручку.

Почуяв собак, медведь бросился наутек. Да не тут-то было! От собак ему трудно уйти. Какой-то пес цапнул его сзади. Мишка обозлился и хотел ударить пса лапой, но промахнулся. В это время подоспела другая собака и схватила медведя за ногу. Ну и завертели! Бороться с собаками медведю пришлось недолго: один из подоспевших зимовщиков меткой пулей уложил его на месте.

— Так полярному мишке и не удалось встретить своего московского тезку, — под общий смех закончил тов. Никитин.



Вечером прошла „первая полярная радиоперекличка“, организованная по инициативе т. Никитина. Прекрасная инициатива! Не говоря уже о том, что она внесла много оживления в жизнь обитателей десятка зимовок, она лишний раз продемонстрировала исключительное значение радио для Арктики, высокое качество наших полярных радиостанций, высокий класс овладения техникой со стороны полярных радистов.

Дело-то это простое, но требует от радистов большой четкости.

Пользуясь двухсторонней радио-телефонной связью между зимовками, т. Никитин договорился с островом Уединения, который первый услышал нас с места

вынужденной посадки, с бухтой Тихой, Русской гаванью, Маточкиным Шаром, комсомольской зимовкой на Вайгаче, с бухтой Варнека, Югорским Шаром, с островами Каменева и, кажется, с арктическим радиоцентром на острове Диксон — словом, почти со всеми зимовками, обслуживающими наш перелет; все эти станции были оповещены о том, что я перед микрофоном рации мыса Желания сделаю доклад о своем перелете.

Ровно в 20 часов вся зимовка собралась в радиорубке. В репродуктор послышались возгласы:

— Уединение слушает!..

— Русская гавань готова!..

— Все зимовщики Матшара у репродуктора!

— Слушаем!..

— Готовы!..

Я начал доклад о своем перелете Москва — Земля Франца-Иосифа. Мне доставляло огромное удовлетворение рассказывать о перелете тем людям, от внимания и самоотверженной работы которых во многом зависел успех, лично поблагодарить их за все сделанное для меня и моего звена. Как и все летчики, я не совсем верил в надежность радиосвязи и все беспокоился, слышат ли меня зимовки? Каково же было мое удивление, когда после того, как я кончил доклад, со всех сторон Арктики, если так можно выразиться, посыпались вопросы.

Варнек спрашивал, доволен ли я его сводками. Уединение интересовалось, когда мы будем в Москве. Русская гавань попросила рассказать, что случилось с Махоткиным и почему он не возвращается в Москву вместе со мной. Комсомольцы с Вайгача без обиняков требовали сообщить точно, когда, на каких самолетах я полечу на Северный полюс и кто из летчиков полетит со мной. Югорский Шар отказался от своего права задавать вопросы и выразил уверенность, что скоро увидит меня и мой экипаж на своем аэродроме. В общем радиоперекличка скоро превратилась в оживленную товарищескую беседу. Зимовщики зада-

вали десятки вопросов, и я тут же отвечал на них, совершенно позабыв, что мои собеседники отделены от меня сотнями километров ледяной пустыни или открытого полярного моря. Беседа несколько раз прерывалась: наступали часы, в которые мыс Желания обязан передавать или принимать очередные сводки.

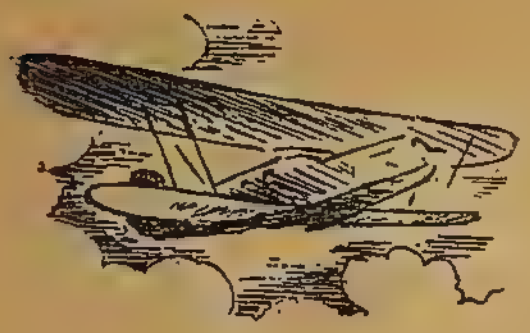
Расписание здесь нерушимо, как закон. Но потом беседа снова возобновилась и длилась до тех пор, пока не осталось без ответа ни одного вопроса. Неизмеримо значение радио в Арктике. До „первой полярной радиопереклички" я не представлял себе величия этой силы.

На другой день, забрав почту, мы вылетели на Маточкин Шар.

Весна уже давала себя чувствовать. На Маточкином Шаре аэродром обледенел и стал настолько жестким, что при посадке у нас сломалась подкостыльная лыжа вместе с костылем. Пришлось заняться ремонтом, который задержал нас на три дня. Хорошо, хоть здесь нашлись некоторые запасные части к моему „П-5".

Узнав о нашей задержке, зимовщики Югорского Шара по радио очень просили сесть у них и забрать почту. Зная, что нам нужнее всего, они соблазняли нас своим мягким и ровным аэродромом. Последний аргумент звучал настолько убедительно, что я согласился отклониться от маршрута и залететь к ним. Ведь для нас эта посадка означала только небольшую задержку, а для них огромную радость. В Арктике, где зимовщики видят нового человека не чаще, чем раз в год, этим очень дорожат.

17 мая, заменив наконец злополучный костыль, мы покинули зимовку на Маточкином Шаре и через три с половиной часа опустились на хваленый аэродром зимовки Югорский Шар. Аэродром был действительно хорош, но пробыли мы на нем всего несколь-



Школьники выполнили свое обещание...

ко часов. Погода торопила, торопил и Нарьян-Мар. Там снега уже не было, и нас могли принять на лыжах только на лед реки Печоры. И этот „аэродром“ доживал последние дни.

Начальник Югорского Шара, т. Евсеев, сдал нам почту и пушнину. Приняв груз, мы распростились с зимовщиками и вылетели в дальнейший путь. В тот же день благополучно опустились в Нарьян-Маре.

В эти дни здесь, в тундре, в столице Ненецкого национального округа, проходила граница весны. Аэродром их превратился в болото. Нас усадили на чистый лед Печоры. С этого „аэродрома“ с одинаковым трудом можно было подняться и на лыжах и на колесах. Но мы знали, что южнее уже на лыжах не сядешь. Поэтому в Нарьян-Маре сменили лыжи на колеса и запросили Архангельск, Котлас, Вологду — смогут ли они нас принять на колесах.

Ответ задержался. Воспользовавшись свободным временем, я зашел в школу, проверил, сдержали ли ребята слово, данное мне месяц назад. Уже по тому, как встретили, — я понял, что школьники свое слово сдержали. Один из пионеров сказал:

— Мы, товарищ Водопьянов, учимся на отлично. Отметки „неуд“ у нас ни у кого нет!

Вечером в клубе я рассказал трудящимся ненцам о том, как и зачем мы летали на Землю Франца-Иосифа. После моего выступления молодая студентка совпартшколы, ненка, попросила от имени ненецкой молодежи передать привет любимому вождю народов — товарищу Сталину.

Ее слова утонули в дружной овации.

Из клуба по опустевшим улицам Нарьян-Мара возвращались мы в гостиницу вместе с нашими старыми знакомыми —местными летчиками — Сущинским и Клибановым. Сущинский был сосредоточен и как-то необычно серьезен. Я невольно обратил на это внимание и спросил:

— Что с тобой, Сущинский? Или летать надоело?

— Нет, не надоело, Михаил Васильевич, — серьезно

Студентка непка попросила передать привет любимому вождю народов товарищу Сталину.

ответил он. — Наоборот — хочется полетать в других местах. Мне поговорить с тобой нужно.

Мы немного отстали от товарищей и Сущинский рассказал мне о своей многолетней мечте — полетать в высоких широтах.

— Вот и в Нарьян-Мар приехал из-за этого, — сознался он. — Все ближе к Арктике. А теперь хочу попросить тебя помочь мне перевестись в полярную авиацию.

Я обещал сделать все, что в моих силах. Ободренный обещанием, летчик передал мне запечатанный конверт. Я сунул его в полевую сумку и распечатал только дома, в Москве. В конверте оказалось заявление Сущинского о приеме его на работу в ГУСМП, адресованное О. Ю. Шмидту, и письмо на мое имя.

— Я не одну тысячу часов провел в воздухе, — писал мне Сущинский. — Я отдал авиации лучшие годы своей жизни. Так неужели я не заслужил этим чести работать вместе со славными бойцами, борющимися под руководством Отто Юльевича Шмидта за освоение Арктики? Ты — Герой Советского Союза, ты можешь и должен помочь мне, честному авиационному труженику, в моих стремлениях отдать для освоения Арктики мой опыт, мои силы, мою любовь к авиации. Это будет высшей наградой за всю мою 25-летнюю авиационную деятельность. Тебе никогда не будет стыдно за мою честную работу. Надеюсь, не оставишь мою просьбу без внимания и не будешь обижаться за причиненное тебе беспокойство. Я очень прошу передать прилагаемое заявление т. Шмидту".

Заявление я передал по назначению.

Вечером 19 мая я получил радиограмму из Вологды. Аэропорт сообщал, что он примет самолет на колесах с условием посадки строго в ограничители. Аккуратов подсчитал расстояние. Оказалось по прямой

до Вологды 1 250 километров — семь с небольшим часов полета. Кажется, что нетрудно пролететь тысячу километров над материком, после того как пролетел пять с лишним тысяч километров над Арктикой. Однако, на этом участке пути пришлось пережить больше, чем в тот день, когда мы на последней капле бензина прилетели в бухту Тихую...

...20 мая в 8 часов утра, загрузив полностью баки горючим, мы поднялись со льда реки Печоры. Сесть обратно на этот „аэродром“ с такой нагрузкой и на колесах невозможно. Поднявшись мы вынуждены были лететь до Вологды, несмотря ни на что.

Конечно, менее опасно было бы лететь через Архангельск, но там аэродром раскис, и садиться на колесах мы могли только в Вологде.

По моим расчетам, горючего у нас было на восемь с половиной часов полета. Его вполне хватило бы, если бы по трассе стояла хорошая погода. Но нам все время мешал сильный встречный ветер, значительно сокращавший скорость нашего самолета.

Под нами тянулась сплошная тайга. Сверху было видно, что между деревьями разлилась вода. Многочисленные болота этих мест, вобрав в себя воду стаявшего снега, превратили лес в сплошное болото. Вынужденная посадка равносильна посадке в море. Если бы после такой „посадки“ каким-нибудь чудом мы и остались живы, все равно из болот не выбраться...

Через семь часов полета мы вышли на железную дорогу. Внизу изредка стали попадаться небольшие поля. Машину зверски качало. Иванов плохо переносит воздушную качку и теперь с трудом держал связь с землей. Видя это, Бассейн стал уговаривать меня сесть на какое-либо поле, уверяя, что земля подсохла и сядем благополучно.

Не слушая его, я решил итти до последнего. У меня был свой расчет: поля стали попадаться чаще и, после того как в машине останется горючего не больше чем на 5 минут полета, у меня хватит времени, чтобы найти подходящее место для посадки. Пустую

и легкую машину все-таки безопаснее сажать на раскисшее поле.

Мы в воздухе уже восемь часов. Горючего должно остаться всего на полчаса полета, а до Вологды лететь значительно больше. А тут еще прервалась связь с землей: Иванова совсем укачало...

Из Нарьян-Мара мы вылетели при температуре 2° ниже нуля. Сейчас термометр показывал 18° тепла. Мотор стал греться. Вода в нем вот-вот закипит. Пользуясь болтанкой и особенно каждым восходящим потоком, я стал рывками набирать высоту, не добавляя оборотов мотору. Таким способом, с большим трудом, удалось наскрести 1200 метров. Там все же холоднее и вода в радиаторе стала остывать.

Опасность перегрева мотора ликвидирована и я вздохнул свободнее.

До Вологды осталось 70 километров, а мы в воздухе уже восемь с половиной часов. Роковой срок! Только благодаря тому, что я не раз пользовался высотным газом, с помощью которого уменьшал расход горючего, у нас еще оставался бензин. Но насколько его хватит? Много ли я сэкономил? Сказать трудно: бензиноуказателя на машине нет...

Над большим озером Аккуратов показал мне вниз и на часы. Я не понял. Тогда он крикнул мне на ухо, что берега озера распаханы и на них можно сесть. Я отклонил и это заманчивое предложение: впереди показалась Вологда...

Последние минуты полета держали всех нас, кроме Иванова, в сильном напряжении. Каждую минуту мог кончиться бензин и остановиться мотор. Но мотор крутится, а Вологда все ближе, ближе...

„Выдержав марку“ я, как ни в чем не бывало, сделал круг над аэродромом и посадил свой самолет точно в ограничители. У товарищей лица расплылись в широкие улыбки и даже Иванов попытался скорчить какую-то одобрительную гримасу. Вслед за этим смолк мотор. В баках звенела гулкая пустота...

Днем 21 мая между Вологдой и Москвой наш самолет впервые в этом году попал в сильный дождь. За два месяца мы настолько привыкли к пурге и снежному шторму, что теплый весенний ливень показался неправдоподобным.

В 6 часов 30 минут вечера колеса нашей машины коснулись Московского аэродрома. Большой арктический перелет Москва — Земля Франца-Иосифа — Москва благополучно завершен. Мой метод блестяще выдержал труднейшее испытание. Весь путь от бухты Тихой до Москвы я прошел на высоте 2000—2500 метров, в восемь дней, считая три дня, потраченные на смену сломавшегося костыля на Маточкином Шаре. От Москвы же до Тихой мы летели ровно в три раза больше — двадцать четыре дня.

Задание партии и правительства выполнено. Перелет завершен. Какую же роль он сыграл в великом деле освоения Арктики? На этот вопрос мне хочется ответить словами Отто Юльевича Шмидта. В день нашего возвращения в Москву, отвечая на подобный вопрос корреспондента „Правды“, он сказал:

„Перелет Водопьянова завершает славный период в освоении Севера советской авиацией. Начиная с 1924—1925 годов, советские летчики, продвигаясь все дальше на север, блестяще овладели искусством корабельной разведки с самолета (Бабушкин), освоили сначала Карское море (Чухновский), Чукотку и Якутию (Кальвица, Галышев, Леваневский, Слепнев и другие), Таймырский полуостров вплоть до мыса Челюскина (Алексеев, Молоков), затем Северную Землю (Алексеев, Линдель). Наконец, в этом году Водопьянов и Махоткин впервые в истории пересекли Баренцово море и достигли Земли Франца-Иосифа.

После полета Водопьянова мы можем смело

сказать, что *нет больше такого места в Советском Союзе, куда бы не долетали советские самолеты.*

Важно также отметить, что перелет Водопьянова совершен в зимних условиях, когда на Севере еще свирепствуют морозы.

Наряду с ледоколом самолет стал важнейшим средством изучения и освоения Севера. Полет т. Водопьянова через Баренцово море от Новой Земли до Земли Франца-Иосифа и обратно дает нам точную картину состояния льдов в этом трудно доступном районе Ледовитого океана. Эти наблюдения явятся главнейшей основой для предсказания ледовой обстановки в предстоящую навигацию и помогут нам правильно планировать трудные операции сквозного плавания по Северному Ледовитому океану.

Полет Водопьянова, особенно посещение им острова Рудольфа — самого северного из островов архипелага Земли Франца-Иосифа — и проникновение дальше на Север за 83 градус, послужили великолепной тренировкой для экипажа. Сейчас мы уже достаточно вооружены, чтобы подготовить изучение Центрального полярного бассейна, вплоть до Северного полюса. Это нам необходимо, так как оживленная навигация по Ледовитому океану требует точных знаний о движении льдов, возникновении циклонов и о других явлениях на всем пространстве полярного бассейна.

Нельзя не радоваться тому, что перелет совершен на нашей испытанной советской машине „П-5“, показавшей свои прекрасные качества при спасении челюскинцев“.

*

Сейчас, когда заканчивается работа над этой книгой, все мое звено вновь собралось вместе. Выполнив воз-

ложенное на них поручение, товарищи Махоткин и Ивашина возвратились в Москву. Мы отдыхаем, учимся, набираемся сил, для того чтобы в будущем году совершить новый перелет по знакомой трассе. Но теперь уже не до 83° северной широты, а значительно дальше...

Москва. Осень 1936 года.

Содержание

	Стр.
Вместо предисловия	3
Задание получено	11
Люди перелета	15
Наши машины	22
Куда мы летим	31
Наше снаряжение	34
В путь	36
Встречи в Нарьян-Маре	43
Рассказы полярных летчиков	46
Начинается Арктика	57
Неудача	69
Идем по маршруту	86
Пять дней на необитаемом острове	116
На Земле Франца-Иосифа	137
Обратный путь	166

1 р. 75 к. пер. 75 к.

М 12376

НПЮ 40-3